Anno XIV - N. 27 7 Luglio 1921

BOLLETTINO UFFICIALE DELLE FERROVIE DELLO STATO

Si pubblica il giovedì

INDICE

PARTE PRIMA — Leggi e decreti:

PARTE SECONDA — Ordini generali, Ordini di servizio, Circolari ed Istruzioni *di durata indeterminata:*

PARTE TERZA — Ordini di servizio e Circolari *di durata determinata:*

(*Per memoria*).

In appendice:

(*Per memoria*).

PARTE QUARTA — Giurisprudenza ferroviaria:

(126) Roma, 1921-22 — Stabilimento Poligrafico per l'Amministrazione della Guerra.

REGIO DECRETO 12 *maggio* 1921, *n.* 776, *che determina, per le nuove provincie, il limite massimo del reddito di lavoro dell'operaio per il computo delle indennità agli effetti della legge sull'assicurazione contro gli infortuni* (1).

VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA.

Vista la legge 26 settembre 1920, n. 1322;
Vista la legge 19 dicembre 1920, n. 1778;
Vista la legge 20 marzo 1921, n. 296 con la quale, tra l'altro, viene elevato a L. 6000 il limite della mercede assicurabile agli effetti dell'assicurazione infortuni;
Udito il Consiglio dei ministri;
Sulla proposta del Presidente del Consiglio dei ministri, segretario di Stato per l'interno, di concerto col ministro pel lavoro e la previdenza sociale;
Abbiamo decretato e decretiamo.

Art. 1.

Gli articoli 2, 3 e 4 della legge 21 agosto 1917 (B. L. I.) n. 363 sono modificati come in appresso:
Nell'art. 2, al primo capoverso, sostituire alla somma di « 3600 corone » quella di « 6000 lire »; al secondo capoverso sostituire ai limiti di 1200 e di 600 corone quelli di 2000 e di 1000 lire.
Nell'art. 3, al n. 1, sostituire all'importo di 100 corone quello di 250 lire.
Nell'art. 4, sostituire all'importo di 3600 corone quello di 6000 lire.

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 30 giugno 1921, n. 153.

Art. 2.

Il presente decreto andrà in vigore il giorno successivo a quello della sua pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale* del Regno.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, 12 maggio 1921.

VITTORIO EMANUELE.

GIOLITTI — LABRIOLA.

Visto, *Il Guardasigilli*: FERA.

REGIO DECRETO 5 *giugno* 1921, *n.* 810, *che modifica il primo comma del R. D.* 7 *agosto* 1920, *n.* 1093, *e reca provvedimenti concernenti il Comitato liquidatore delle gestioni di guerra e l'alienazione dei materiali residuati di guerra* (1).

VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA.

Visto il R. decreto 7 agosto 1920, n. 1093 che sopprime la Giunta esecutiva del Comitato interministeriale per il passaggio dallo stato di guerra allo stato di pace, istituita col Decreto luo-

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 1° luglio 1921, n. 154.

gotenenziale 17 novembre 1918, n. 1698, e costituisce, presso la ragioneria generale dello Stato, un Comitato liquidatore delle gestioni di guerra;

Visto il R. decreto 7 novembre 1920, n. 1635 che reca provvedimenti intesi ad agevolare l'alienazione del materiale residuato dalla guerra;

Sentito il detto Comitato interministeriale;

Udito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta del Nostro ministro segretario di Stato per il tesoro, di concerto con i ministri delle colonie, della guerra, della marina, dei lavori pubblici, per la industria e il commercio, per le terre liberate dal nemico e per la giustizia e gli affari di culto;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

Il primo comma dell'art. 3 del R. decreto 7 agosto 1920, n. 1093, è modificato come segue:

« Al Comitato liquidatore di cui al precedente articolo sono pure deferiti i poteri spettanti per il decreto Luogotenenziale 17 novembre 1918, n. 1698, e successive disposizioni, di qualsiasi natura, al Comitato interministeriale istituito con l'art. 1° del decreto predetto ».

Art. 2.

Il disposto del 2° comma dell'art. 1° del R. decreto 7 novembre 1920, n. 1635, è esteso ai materiali ed ai rottami la cui vendita sia concessa con esclusività a Consorzi vari o istituzioni consimili mediante convenzioni stipulate o da stipularsi posteriormente all'attuazione del decreto predetto.

Art. 3.

Il Comitato liquidatore delle gestioni di guerra per l'esercizio delle attribuzioni ad esso devolute, e le ferrovie dello Stato per

la vendita dei materiali residuati dalla guerra, continuano ad avvalersi della facoltà di derogare alle norme in vigore per l'amministrazione e la contabilità dello Stato.

Analoga facoltà è consentita al Ministero della marina a decorrere dal 1° maggio 1921, per le vendite di materiali di sua competenza residuati dalla guerra.

Art. 4.

Il Comitato liquidatore, quando nelle vendite del materiale residuato dalla guerra effettuate o da effettuarsi da Amministrazioni statali, riconosca l'inadempienza del compratore, ha facoltà di pronunciare la rescissione del contratto, determinando gli eventuali indennizzi dovuti all'Amministrazione.

Il ricorso al Collegio arbitrale ai sensi del R. decreto 22 agosto 1919, n. 2224, e dell'art. 7 e seguenti del R. decreto 13 febbraio 1921, n. 156, non sospende l'esecuzione del provvedimento quanto alla libera disponibilità dei materiali oggetto della vendita rescissa.

Art. 5.

Il Comitato liquidatore può emettere provvedimenti e stabilire premi per facilitare il sequestro, il ricupero e la raccolta di materiali residuati dalla guerra trafugati, sottratti o abbandonati.

Art. 6.

Il Comitato liquidatore può fissare indennità in deroga alle disposizioni del decreto Luogotenenziale 14 settembre 1918, n. 1311 e del decreto Reale 20 febbraio 1921,, n. 221 anche per operazioni compiute anteriormente alla data del presente decreto.

Art. 7.

Il presente decreto andrà in vigore per l'art. 1° dal 15 agosto 1920 e in quanto agli altri articoli dal giorno successivo a quello della sua pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale* del Regno.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 5 giugno 1921.

VITTORIO EMANUELE.

GIOLITTI — BONOMI — ROSSI — RODINÒ — SECHI — PEANO — ALESSIO — RAINERI — FERA.

Visto, *Il guardasigilli*: FERA.

Comunicato

AGENTI REVOCATI, DESTITUITI O LICENZIATI perchè condannati per delitti contro la proprietà

COGNOME, NOME e matricola	Qualifica	Motivo della condanna
FALCIONI Luigi (25284) . .	Guardiano	Condannato a mesi quattro e giorni venti di reclusione, per correità in furto di filo di zinco e di un tubo di freno, commesso in Ancona dal novembee 1914 al 21 aprile 1915 in danno della Ferrovia. (Sentenza 6 marzo 1920 del Tribunale di Ancona)
NISI Cesare) (131578)	Deviatore	Condannato a mesi 3 e giorni dieci di reclusione, per furto di un sacco di carbone minerale, commesso il 26 settembre 1917 alla stazione ferroviaria di Bari. (Sentenza 26 aprile 1918 della Corte d'Appello delle Puglie).
BONGIANINO Giuseppe (130802). ZAZZI Angelo (38874) . . .	Deviatore Operaio di 3ª cat.	Condannati: il Bongianino a mesi nove e giorni cinque di reclusione, e lo Zazzi a mesi undici e giorni venti, per furto di oggetti di pellicceria e di tessuti, commesso nel novembre 1915 alla stazione di Codogno, e per furto di vino commesso la notte dal 17 al 18 gennaio 1916 nella detta stazione. (Sentenza 13 giugno 1916 del Tribunale di Lodi).
NASI Vito Filippo (40840) .	Manovale	Condannato a sei mesi di reclusione, per correità in furto di marsala, commesso la notte dal 25 al 26 marzo 1917 alla stazione di Gioia del Colle. (Sentenza 27 aprile 1917 del Tribunale di Bari).

Ordine di servizio N. 96.

Estensione di servizio nella fermata di Lagnasco.

La fermata di Lagnasco, della linea Savigliano-Saluzzo, già ammessa al servizio viaggiatori, bagagli e cani, e merci a grande velocità con limitazione ai trasporti non eccedenti il peso di Kg. 100 ciascuno, a datare dal 20 giugno 1921 è stata abilitata ai trasporti, in servizio interno e cumulativo italiano, a grande velocità ed a piccola velocità ordinaria limitatamente alle spedizioni di peso fino a Kg. 500 e costituite di colli non superanti il peso di Kg. 100 ciascuno.

In conseguenza di quanto sopra si dovrà:

nella « Prefazione generale all'orario generale di servizio » (edizione marzo 1921) a pagina 11 di contro al nome della fermata di Lagnasco sostituire l'indicazione *LG* con *LO-a;*

nel « Prontuario generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della Rete dello Stato » (edizione giugno 1914) a pagina 31 di contro al nome di Lagnasco, nella colonna 8, sostituire il richiamo (4) di fianco alla lettera *G* con il richiamo (10) e nella colonna 10 esporre la lettera *O* ed il richiamo (10), riportando in calce alla pagina stessa la corrispondente nota:

(10) Limitatamente ai trasporti non eccedenti il peso di chilogrammi 500, e composti di colli non superanti il peso di chilogrammi 100 ciascuno.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *e* 22.

Ordine di servizio N. 97.

Inventari del materiale di esercizio.

Per semplificare la tenuta e gestione degli inventari del materiale di esercizio, si dispone quanto segue:

a) gli oggetti specificati nell'unito elenco, allegato *A*, dovranno ritenersi, d'ora innanzi, come oggetti di consumo, da fornirsi a carico delle spese di esercizio;

b) i materiali specificati nell'unito elenco, allegato *B*,[1] da fornirsi a carico del competente conto della parte straordinaria del bilancio, « Lavori in conto patrimoniale ed acquisto stabili », dovranno considerarsi fissi per destinazione.

I. — Oggetti di consumo.

Gli oggetti di cui al comma *a*) verranno somministrati colle norme che regolano le forniture di materie di consumo, avvertendo però che quelli, tra di essi, che nell'elenco riultano contraddistinti con asterisco, non dovranno essere forniti, nei casi di sostituzione, se non dietro versamento a Magazzino dell'oggetto simile fuori uso.

Tali oggetti asteriscati saranno dati in consegna al personale che li usa ed inscritti in appositi libretti, da compilarsi in due esemplari.

Un esemplare di tali libretti sarà conservato e tenuto al corrente dal consegnatario diretto; l'altro dall'Ufficio da cui dipende il consegnatario.

Man mano che gli oggetti ora dichiarati di consumo ed inscritti negl'inventari si rendono inservibili, saranno radiati dagli inventari stessi, in diminuzione del patrimonio.

II. — Materiali fissi per destinazione.

I materiali di cui al comma *b*) continueranno ad essere compresi nei preventivi per i relativi stanziamenti di spesa a carico del conto patrimoniale, e per la loro somministrazione si osserveranno le norme vigenti in materia.

Alle liquidazioni finali degli stanziamenti per le spese di cui sopra, dovrà essere allegata, in duplo, una distinta, firmata dal consegnatario, a quantità ed a valore, dei materiali specificati nell'elenco sub. *B*., forniti o posti in opera.

Un esemplare di tale distinta sarà trasmesso al Servizio La-

vori, per le operazioni di sua competenza inerenti alla consistenza del patrimonio immobiliare; l'altro sarà conservato in atti dal Servizio Ragioneria.

Per i materiali di cui trattasi, attualmente inscritti negli inventari del materiale di esercizio, i rispettivi consegnatari emetteranno senz'altro i prescritti documenti di scarico e, dopo praticate le scritture nei relativi libri e conti a valore, li invieranno, per il tramite dei competenti Uffici superiori, agli Uffici di Ragioneria interessati, per le analoghe scritturazioni nei libri e nei conti da essi tenuti e conseguenti operazioni contabili col semplice interessamento dei conti patrimoniali fuori bilancio.

In conformità a quanto sopra, devono ritenersi analogamente modificati gli articoli 1° e 3° delle « Norme amministrative e contabili per la tenuta e gestione degli inventari del materiale d'esercizio », allegate all'Ordine di servizio n. 226-1915.

Ultimate le operazioni contabili di cui il presente, il punto 9 dell'Ordine di servizio n. 226-1915 deve ritenersi abrogato.

Allegato A *all'ordine di servizio N.* 97-1921.

Elenco dei materiali da considerarsi di consumo e da non inscriversi negli inventari del materiale di esercizio (1).

Numero di catalogo	DENOMINAZIONE
	A
3	Accenditori di . . . . (1).
71	Affossatoi per tappezzieri.
72	Aghi da bucare p. fonditori.
106	Alcoolimetri di vetro (1).
123	Alzatraguardo (1).
208	Archetti da seghe p. metalli, senza lama (1).
209	Id. da torni (1).
210	Id. da trapani p. metalli (1).
232	Arnesi per fonditori.
248	Assi con mensole, da appendersi.
255	Aste di ferro, per sostegno delle tanaglie porta-crogiuoli a bilanciere.
256	Id. di ferro porta tappi, p. forni fusori.
257	Id. di legno per stazioni.
273	Astucci di latta, p. libretti (1).
274	Id. p. petardi (1).
284	Attaccapiombi a tabella.
289	Attizzatoi di . . . .
	B
298	Bacchette di ferro, p. pulire tubi bollitori.
301	Id. p. sciacquamento caldaie.
302	Id. di . . . .

(1) I materiali del presente elenco così contrassegnati dovranno essere dati in consegna personalmente agli agenti che li usano e registrati in appositi libretti.
Il loro ricambio non deve essere consentito se non dietro presentazione dell'oggetto fuori uso.

Numero di catalogo	DENOMINAZIONE
322	Bandiere da segnali rosse con asta di legno, p. guardiani (1).
323	Id. da segnali verdi con asta di zinco, p. guardiani (1).
324	Id. da segnali rosse con asta lunga a puntale, p. guardiani (1)
325	Id. da segnali verdi con asta lunga a puntale, p. guardiani (1)
326	Id. da segnali rosse con asta corta a puntale, p. guardiani (1)
327	Id. da segnali verdi con asta corta a puntale, p. guardiani (1)
328	Id. doppie rosse e verdi p. manovratori e deviatori (1).
329	Id. da segnali a stendardo, verdi p. coda di treni (1).
330	Id. rosse con asta di legno p. macchine e personale viagg. (1).
331	Id. verdi con asta di legno p. macchine e personale viagg. (1).
381	Bedani da falegnami (1).
463	Bolli di . . . . a umido (1).
542	Brunitori a dente (1).
543	Id. di pietra dura (1).
544	Id. d'acciaio (1).
	C
584	Cacciachiodi.
585	Cacciacopiglie.
586	Cacciacunei d'armamento.
589	Cacciastaffe p. fabbri.
591	Cacciatubi.
592	Cacciaviti a N. . . . . raggi (1).
593	Id. a . . . . (1).
594	Id. a punte mobili (1).
595	Id. senza manico (1).
596	Id. con manico (1).

(1) Vedi nota a pag. 353.

Numero di catalogo	DENOMINAZIONE
597	Cacciaviti doppi (1).
598	Cacciazeppe.
599	Calcaghiere a manico (1).
600	Id. lunghi (1).
601	Calcatoi da mine.
602	Calcatubi.
717	Cani semplici, p. dischi di torni.
723	Cannelli di ottone, semplici (1).
867	Cassette di legno, a mano, p. piccole ferramenta (1).
872	Id. di legno, p. piombi a serie.
879	Id. di . . . . . p. oliatori (1).
916	Catenelle con chiavarde p. stanghe ferma carri (1).
927	Cavachiodidi ferro a leva.
949	Cavastracci.
953	Ceppi di legno.
987	Ceste di canna d'india p. carbone.
1076	Cinture di cuoio p. bandiere segnalamento (1).
1077	Id. di cuoio con placca di ottone p. guardiani (1).
1078	Id. di cuoio senza placca d'ottone p. guardiani (1).
1089	Coli di ferro p. calce (1).
1097	Coltelli a due manichi, da falegnami (1).
1104	Id. a raschietti p. pile (1).
1152	Contatti a molla p. batterie accumulatori.
1153	Id. a molla p. innesti di lampadine.
1154	Id. p. dischi girevoli.
1164	Controstampi a ponte p. curvare molle (1).
1165	Id. da incudine (1).

(1) Vedi nota a pag. 353.

Numero di catalogo	DENOMINAZIONE
1166	Controstampi di . . . . p. magli (1).
1167	Id. da reggi-contro, a vite, p. chiodi (1).
1168	Id. da reggi-contro, a leva, p. chiodi (1).
1169	Id. da banco p. chiodi (1).
1170	Id. per . . . . (1).
1257	Id. p. tagliare, p. sellai e valigiai (1).
1287	Crocetti d'acciaio p. fonditori.
1293	Cucchiaie da minatore.
1294	Cucchiaini p. fonditori.
1296	Cunei di ferro acciaiato p. spaccare legna (1).
	F
1457	Fanali a candela p. illuminazione sussid. delle carrozze (1).
1480	Ferri p. alesare.
1481	Id. p. incorsatoi.
1482	Id. p. incorsatoi.
1483	Id. p. pialla.
1484	Id. p. pialletti.
1485	Id. p. scorniciatoi.
1486	Id. p. sponderuole.
1487	Id. p. sponderuole.
1488	Id. p. sponderuole.
1489	Id. grandi da stagnai, p. bordi . . . . .
1490	Id. medi da stagnai, p. bordi . . . .
1491	Id. piccoli da stagnai, p. bordi curvi.
1492	Id. p. torni a legno.
1493	Id. p. torni da metalli.

(1) Vedi nota a pag. 353.

Numero di catalogo	DENOMINAZIONE
1494	Ferri p. tornire a mano.
1495	Id. p. macchine da lavorare metalli.
1496	Id. p. tornire ruote.
1497	Id. p. ritagliare prese.
1498	Id. p. tornire cerchioni.
1499	Id. p. bruciare vernici.
1500	Id. p. riscaldare legname da impiallacciare.
1501	Id. p. ganciare i mantici d'intercomunic. carrozze.
1502	Id. a sprone, per tracciare cuciture.
1504	Id. da stirare.
1506	Fiaschette di . . . . p. acqua acidulata.
1550	Filettatoi di . . . . p. tappezzieri (1)
1575	Fischietti a sirena per capi treno.
1576	Id. di ottone p. manovratori.
1577	Id. di metallo bianco p. capi stazione.
1585	Foderi di cuoio, p. bandiere da segnali, p. guardiani (1).
1586	Id. di pelle nera, p. bandiere da segnali, p. personale viagg. (1).
1587	Id. di pelle nera, p. accette (1).
1643	Fustelle da sellai e valigiai, p. fori.
1644	Id. da sellai e valigiai, p. tagliare dischi.
1645	Id. a taglio, p. sellai e tappezzieri.
1646	Id. a taglio, p. fori, da stagnai.
	G
1649	Galleggianti p. serbatoi, con indicatore di livello.
1672	Ganci da fuoco, p. fucine.
1673	Id. da fuoco, p. loc.

(1) Vedi nota a pag. 353.

Numero di catalogo	DENOMINAZIONE
1691	Gattucci (1).
1713	Giberne p. cartucce (1).
1719	Giunti p. alberi di trasmissione.
1738	Graffietti a due punte p. falegnami (1).
1739	Id. p. metalli, con piede alto (1).
1740	Id. p. metalli, a mano (1).
1760	Graticci da tappezzieri.
1768	Guancialetti di pelle, p. dorare (1).
1790	Guide p. porta-coltelli e porta-punzoni di cesoie e punzonatrici.
	I
1868	Incorsatoi p. falegnami, a sponde mobili (1).
1869	Id. p. falegnami, a spalla mobile (1).
1870	Id. p. maschio (1).
1871	Id. p. femmina (1).
1872	Id. p. maschio e femmina (1).
	L
1981	Lamine per fissare passatoie.
2016	Lanternini a mano comuni (1).
2017	Id. p. indicatori di livello e manometri.
2088	Leve a cuneo p. reggi-contro.
2092	Id. di legno ferrate, p. armamento (1).
2108	Lime di smeriglio.
2109	Id. da perni, p. orologiai.
2110	Id. piccole, p. orologiai.
2111	Id. piane parallele.

(1) V. Nota a pag. 353.

Numero di catalogo	DENOMINAZIONE
2112	Lime piane a punta.
2113	Id. piane a bordi tondi.
2114	Id. tonde a punta.
2115	Id. 1/2 tonde a punta.
2116	Id. 1/2 tonde parallele.
2117	Id. quadre a punta.
2118	Id. triangolari a punta.
2119	Id. a coltello.
2120	Id. p. seghe triangolari, a punta.
2121	Id. p. seghe triangolari, parallele.
2122	Id. p. seghe 1/2 tonde, a punta.
2123	Id. da stagno 1/2 tonde.
2124	Id. p. modellisti.
2125	Id. quadre spec. p. spianare specchi di cilindri.
2136	Lisciatoi d'osso.
2137	Id. spec. p. orologiai.
2138	Id. p. fonditori.
2139	Id. p. fori.
2144	Lucchetti di ferro, piccoli.
2160	Lumi di latta a mano, p. operai.
2174	Lunette p. torni.
	M
2304	Marcacentri d'acciaio.
2306	Marcarighe per tappezziere.
2395	Mazzuoli di legno per stagnai (1).
2396	Id. di legno per sellai e tappezzieri (1).

(1) Vedi nota a pag. 353.

Numero di catalogo	DENOMINAZIONE
2406	Mazzuoli per lumi.
2407	Id. di legno per . . . .
2417	Mestichini a manico.
2418	Id. senza manico.
2419	Mestole p. muratori (1).
2420	Id. da fonditori (1).
2450	Modelli di . . . . p. fonderia (1).
2508	Mollette p. tipi mobili delle macchinette p. datare biglietti.
2517	Mordacchie p. morse.
	P
2791	Pale di legno p. neve (1).
2792	Id. di legno ferrate p. neve (1).
2808	Pali di ferro vuoto (1).
2810	Id. di ferro a stringere p. ramai (1).
2811	Id. di ferro p. ramai (1).
2860	Passacorde p. tappezzieri.
2867	Pedali da valigiai (1).
2990	Piattini di metallo con manico p. colori.
2999	Pietre spinalunga, p. affilare (1).
3032	Piombini a filo.
3044	Placche di . . . . per . . . .
3092	Porta-coltelli p. cesoie punzonatrici.
3094	Porta-coppe p. fanali interni delle carrozze (1).
3101	Porta-lampade stradali con riverbero di ferro smalt. (1).
3103	Porta-lampadine elettr. sciolti.
3133	Preselle p. ingranature di piastre tubolari.

(1) Vedi nota a pag. 353.

Numero di catalogo	DENOMINAZIONE
3134	Preselle per . . . .
3135	Id. p. tubi bollitori.
3173	Punte da tracciare.
3174	Id. quadre p. sellai e tappezzieri.
3177	Punteruoli p. sellai e tappezzieri (1).
3178	Id. p. sellai e tappezzieri p. occhielli (1).
3179	Id. p. falegnami, quadri (1).
3180	Id. per . . . . (1).
	R
3270	Raschiatoi p. cenerai (1).
3271	Id. p. disincrostare caldaie (1).
3272	Id. di . . . . p. piastre tubolari (1).
3273	Id. p. la pulitura interna dei carri (1).
3274	Id. paralleli a punta, p. aggiustatori (1).
3275	Id. paralleli ad uncino p. aggiustatori (1).
3276	Id. triangolari a punta p. aggiustatori (1).
3277	Id. p. levare le etichette dai carri (1).
3278	Id. p. telegrafo (1).
3279	Id. disincrostare lamiere (1).
3280	Id. p. verniciatori (1).
3281	Id. di ferro p. deviatori (1).
3282	Id. di ferro con manico di legno p. passi a livello (1).
3283	Id. p. neve (1).
3284	Id. a paletta triangolare p. neve (1).
3285	Id. piatti a manico, p. fabbri da molle (1).
3286	Rasiere p. falegnami (1).

(1) Vedi nota a pag. 353.

Numero di catalogo	DENOMINAZIONE
3288	Raspe piane parallele (1).
3289	Id. piane a punta (1).
3290	Id. tonde (1).
3291	Id. 1/2 tonde (1).
3292	Rastie di ferro p. neve (1).
3305	Reggi-contro p. torni (1).
3306	Id. a mano. p. controstampi.
3307	Id. a mano p. chiodi accecati.
3308	Id. a mano p. tiranti di rame.
3309	Id. a vite p. controstampi.
3310	Reggi-dadi da smerigliare.
3314	Reggi-ferri per ferri.
3318	Reggi-maschi p. impanatrici.
3319	Reggi-punzoni p. marcatura di masselli.
3320	Reggi-ventolo p. lumi.
	S
3488	Sacchi p. buglioli di tela, p. pompe da incendio (1).
3489	Id. di tela (1).
3491	Sagome p. cerchioni torniti (1).
3518	Saracchi (1).
3545	Scalpelli p. aggiustatori (1).
3546	Id p. falegnami (1).
3547	Id. p. muratore (1).
3548	Id. p. aprire casse (1).
3549	Id. p. spennellare (1).
3550	Id. p. tornio da legno (1).

(1) Vedi nota a pag. 353.

Numero di catalogo	DENOMINAZIONE
3551	Scalpelli speciali p. calderai (1).
3552	Id. speciali p. mortesatrici alternative da legno (1).
3161	Scarpe di corda p. lampisti (1).
3587	Scorniciatoi p. falegnami (1).
3643	Sgorbie p. falegnami fig. . . . . . . (1).
3644	Id. fig. . . . . (1)
3645	Id. d'acciaio p. incisori, fig. . . . . . . (1).
3646	Id. p.fucinatori, fig. . . . . (1).
3651	Siringhe di peltro (1).
3659	Smussatori d'acciaio p. sellai e tappezzieri (1).
3664	Soffiatoi p. prova di lumi a ciambella (1).
3707	Sottolumi di. . . . .
3726	Spazzole p. tubi bollitori (1).
3739	Spessori p. morsetti di ferro a vite, p. fabbri.
3740	Id. p. stampi da. . . . .
3743	Spilli di acciaio p. pulire il marchio dei martelli p. collaudo legnami.
3744	Spilli uncini, p. untori.
3745	Id. p. mine.
3747	Spine di . . . . p. calderai.
3748	Id. di . . . . p. fucinatori.
3750	Id. di . . . . p. tubi bollitori.
3755	Id. spec. p. fissare pezzi sui banchi di macchine utensili .
3758	Spole p. confezione reti (1).
3796	Id. p. fonderia.
3798	Id. di ferro p. estrarre i tubi bollitori.
3799	Id. p. trapani a cricco da forare rotaie.

(1) Vedi nota a pag. 353.

Numero di catalogo	DENOMINAZIONE
3893	Stradaseghe a manico (1).
3894	Id. a pinza (1).
3895	Strettoi comuni (1).
3896	Id. di ferro fuso, ad angolo (1).
3897	Id. p. falegnami (1).
3904	Succhielli (1).
	T
3937	Taglia-fili p. fonditori (1).
3942	Taglioli di acciaio a manico, p. fucinatori (1).
3943	Id. di acciaio p. incudine (1).
3944	Id. di acciaio p. teste di chiodi (1).
3945	Id. di acciaio p. tappezzieri (1).
3946	Id. di acciaio p. tagliare rotaie (1).
3989	Tassi a leva p. ribadire chiodi nei cerchioni delle ruote (1).
3990	Id. d'acciaio, p. magli (1).
3991	Id. di. . . . per . . . . (1). 2
3992	Id. a forma . . . . . p. stagnai (1).
3996	Tavolette di legno p. appendere arnesi
4143	Trafile p. sellai e tappezzieri.
4216	Tubi di lamiera p. stufe.
	U
4247	Uncini di ferro, per . . . . .
4268	Utensili p. torni americani (1).

(1) Vedi nota a pag. 353.

Numero di catalogo	DENOMINAZIONE
	V
4338	Ventilatori di lamiera di ferro p. stufe da guardiani (1).
4362	Verrine ad elica con occhio, per fori di mm. . . . (1).
4363	Id. ad elica p. menarolo per fori di mm. . . . (1).
4364	Id. ad elica con manico p. fori di mm. . . . (1).
4365	Id. a cartoccio con manico p. fori di mm. . . . (1).
	Z
4445	Zoccolini p. fonditori.

(1) Vedi nota a pag. 353.

3

Allegato **B** *all'ordine di servizio N.* 97-1921.

Elenco dei materiali da considerarsi fissi per destinazione e da escludersi dagli inventari del materiale di esercizio (1).

Numero di catalogo	DENOMINAZIONE
—	Accumulatori elettrici ed idraulici fissi.
157	Antenne.
173	Apparecchi p. rendere inodore le latrine.
—	Id. di sollevamento idraulici, elettrici e meccanici.
180	Id. elettro-ottici di controllo p. dischi e semafori fissi regolabili.
181	Id. elettro-ottici di controllo p. dischi e semafori, fissi regolabili.
—	Armadi ricoperti di eternit p. pile.
—	Arganelli fissi (in genere).
252	Aspiratori di lamiera di ferro p. laborat. chimici.
—	Cabine (in genere).
—	Cappe di lamiera a muro.
—	Casotti (in genere).
852	Casse di veicoli demoliti.
898	Catene ad anelli calibrati spec. p. grue.
900	Id. con gancio p. grue.
912	Id. tipo Gall. p. grue.
1269	Cornici di noce e tavole di abete con vetro.
1270	Id. di noce e tavole di abete senza vetro.
1458	Fanali p. colonne idrauliche.
—	Fermadeviatoi.

(1) Quelli tra i materiali indicati nell'elenco, che si conservano di *scorta* saranno assunti in carico nella gestione contabile dei Servizi di competenza.

Numero di catalogo	DENOMINAZIONE
—	Forni elettrici, a gas, a coke ecc. fissi.
—	Garette di legno p. stadere a ponte.
—	Id. in cemento armato.
—	Grue a ponte scorrevoli o fisse (in genere).
—	Idranti.
2030	Lavabi di. . . . . . con piano di . . . . . . fissi.
2033	Lavagne murate.
2404	Mensole di ghisa p. campane delle stazioni.
2405	Id. p. apparecchi a campana.
2842	Parafulmini ad asta.
2858	Parati di legno.
3216	Quadri di distribuzione p. officine elettriche.
3613	Serbatoi di lamiera di ferro p. olio e petrolio.
3668	Sonerie eletriche tipo Leopolder.
3791	Stadere a bilico fisse.
3900	Stufe o Franklin di cotto.
—	Tramezzi (in genere).
4340	Ventilatori centrifughi p. N. . . . . . fuochi.
—	Vie aeree.

Ordine di servizio N. 98.

Modificazione all'ordine di servizio n. 86-1921, sulla nuova nomenclatura dei conti.

Tenuto conto che il mod. P. 145 (statistica del personale) da inviarsi mensilmente al Servizio Personale ed Affari Generali, può essere compilato in base alle classificazioni interne del ruolo di paga, si dispone che, a maggiore semplificazione, sia soppresso anche sul prospetto esterno del ruolo stesso, la distinzione delle competenze nel modo indicato in parentesi al punto 2° dell'ordine di servizio n. 86-1921.

Istruzione N. 1:

Contabilità dei versamenti al magazzino di materie fuori uso, in conto esercizio.

Premesso che nella nuova Nomenclatura per l'esercizio 1921-22, il conto 31 di entrata: « Versamenti in conto esercizio al Magazzino, ecc. » ha soltanto i quattro seguenti sottoconti:

a) Servizi dell'Amministrazione;
b) Esercizio FF. SS. Sicule;
c) Esercizio FF. Sarde;
d) Esercizio Navigazione;

si avverte che allo scopo di semplificare anche le inerenti operazioni, alla contabilizzazione di quella parte dei detti versamenti che riguardano materie o materiali fuori uso, si dovrà, a decorrere dal 1° luglio c. a. ed a parziale deroga delle norme vigenti, provvedere con le sotto indicate modalità.

I Magazzini, anzichè scaricarsi mensilmente delle note di versamento A. 21 inerenti ai detti materiali fuori uso, dovranno tenerle in sospeso per contabilizzarle e comprenderle in un solo

modulo riepilogativo A. 25 alla fine di ogni quadrimestre per ciascuno dei sottoconti suindicati, prescindendo quindi per quanto concerne il sottoconto *a*) dal Servizio od Ufficio versante.

Tali riepilogative debitamente corredate saranno da inviarsi dai Magazzini con la rimanente loro contabilità all'Ufficio II° del Servizio Approvvigionamenti a Torino il quale riassumerà tutti i suaccennati mod. A. 25 che gli perverranno in un unico mandato d'ordine R. 16 parimenti quadrimestrale, a debito delle scorte ed a credito del sopracitato conto, trasmettendolo per l'ulteriore corso a quella Ragioneria in sede e rimanendo quindi esclusa per parte dei Servizi, qualsiasi contabilizzazione riguardante i materiali stessi.

Nessuna innovazione si apporta al sistema in vigore, non solo nei riguardi dei versamenti che interessano altri conti della Nomenclatura ma neppure nei riguardi dei versamenti in conto esercizio di materiali *esuberanti* data l'importanza che tali operazioni di solito assumono.

Il Direttore generale
C. CROVA.

SENTENZA

Trasporto di cose - Avaria e manomissioni - Sciopero ferroviario - Forza maggiore - Irresponsabilità delle ferrovie.

La prova che sia avvenuto uno sciopero, pei fini di un giudizio, può essere ritenuta dal Giudice per autorità. Le Ferrovie non rispondono — per motivo di mancanza di colpa — per forza maggiore, delle avarie e manomissioni di merci in trasporto durante uno sciopero ferroviario (1).

PRETURA DI PALLANZA (*est.* G. Gabrielli) sent. 11 dicembre 1920. — Gasparini c. FF. SS.

Con citazione 2 giugno 1920 l'attore intimava avanti a questa Pretura, le Ferrovie.

Assumeva esserglisi spedito da Nizza Monferrato il 17 gennaio 1920 diversi fusti di vino, dei quali uno fu rinvenuto mancante di 325 litri di vino, alla stazione di arrivo, asportato il sughero dal fusto dopo tolta la latta inchiodata; segni manifesti di sottrazione. Domandava la condanna delle Ferrovie nel pagamento di L. 859 valore del vino, e L. 14 proporzionale colla somma pagata per trasporto; cogli accessori di legge.

Per le Ferrovie opponevasi la domanda; essendosi il trasporto ferroviario e la sottrazione effettuata nel periodo di sciopero generale del personale ferroviario del gennaio 1920 questo importando un fatto di forza maggiore, come causa di disservizio, si deduceva la irresponsabilità delle Ferrovie.

Osserva essere contestazione attrice che la spedizione seguì il 17 gennaio 1920; che l'arrivo avvenne il 2 febbraio, risulta dal

(1) Ved. sentenza 21 giugno 1915 del Tribunale di Milano, in causa Tomasina (Bollettino 1915, IV, 257) e sentenza 2 marzo 1921 del Tribunale di Bassano in causa Tinelli (Bollettino 1921, IV, 55).

verbale di accertamento di arrivo; che vi sia stato sciopero generale del personale ferroviario dal 20 alla fine di gennaio 1920 è un fatto notorio, che può essere ritenuto dal Giudice senza prove formali; secondo insegna anche la sentenza 21 giugno 1915 del Tribunale di Milano (Diz. comm. 1916 f. 44).

Osserva che l'art. 135 delle Tariffe ferroviarie dichiara che nessuna indennità è dovuta per qualsiasi motivo, causa o titolo per danni derivati da caso fortuito o da forza maggiore. Ciò d'altronde promana dai principii di diritto.

Il contratto bilaterale, oneroso, bilancia e basa il consenso dei contraenti in relazione alla previsione della normalità delle condizioni della sua esecuzione.

Quando intervenga un fatto anormale alteratore delle condizioni bilanciate e previste, cade il valore del contratto per difetto dello stesso consenso.

Il contratto di trasporto — a braccia o per ferrovia — è un contratto di opera, avente, come motivo economico, per il vettore, un corrispettivo adeguato alla fatica, per i facchini; adeguato agli interessi dei capitali e delle spese, oltre un margine che non è esteso, di utile per le Ferrovie. Con codesta misura di corrispettivo, non può ritenersi, anche se l'art. 145 non sancisce, che il vettore abbia accettato un patto di assicurazione avverso i casi di perdita per forza maggiore.

Che lo sciopero generale del personale ferroviario sia un caso di forza maggiore, travolgente l'ordine di quel servizio, non è possibile porre in dubbio; lo sciopero, avente motivo economico o motivo politico, è sempre una forza collettiva incontenibile, siccome insegna la cronaca, della stessa forza dello stato costituito.

L'indagine che l'obbligato abbia dato causa allo sciopero è senza meno proponibile all'effetto di convincerlo in colpa e di negargli l'immunità per il caso di pretesa forza maggiore, che è per contro caso derivato da non colpa.

Ma lo sciopero del gennaio avvenne per motivi attinenti ai regolamenti di disciplina e per aspirazioni economiche del personale, che non costituiscono un diritto, e rispettivamente una colpa per le Ferrovie che non le soddisfece, fino alla sanzione legislativa, secondo gli ordinamenti vigenti.

Che il disordine dello sciopero sia concretamente fattore perturbatore dei servizi di sorveglianza e puntualità dei trasporti, conferendo alle possibilità delle sottrazioni, come quella lamentata in causa, è, altrettanto indubitabile. Ed è da ritenersi idoneo a rendere immune da responsabilità l'Amministrazione delle Ferrovie e dalle restituzioni per avarie od inadempienze.

Questa tesi, ovvia e pacifica, riceve suffragio dal richiamo del contenuto del R. decreto 15 aprile 1915, n. 672.

Malamente da questo decreto, che abilitava l'immunità da rischio, delle Ferrovie, per i trasporti nelle zone di guerra, si deriverebbe suffragio esegetico ed analogico per la ricerca di cui è causa, perocchè le attinenze del diritto col fenomeno dello sciopero non sono tuttavia codificate per la relativa novità di quel fenomeno, manifestamente però, il caso di sciopero, delinea una crisi nelle condizioni dei trasporti, analoga a quella della guerra alle frontiere, per la quale legislativamente fu sanzionata l'immunità da rischio del vettore ferroviario, col decreto 15 aprile.

L'argomento curiale, che il caso, che è previsto dalla guerra, importa che il caso non previsto, lo sciopero, abbia nel diritto un regolamento diverso, cede alla considerazione che il fenomeno della guerra è da secoli oggetto di riguardo dei legislatori, presso i quali non è tuttavia famigliare disporre sul fenomeno più recente dello sciopero.

L'altro argomento pure di rito curiale che dall'essersi espressamente sancita, per il caso di guerra, l'immunità, e da derivare che questa non promana da principi generali; a maggior ragione non deriverà dallo sciopero se è un fenomeno di grado meno perturbatore della guerra. Si replica essere certo che il legislatore è sovrano. Ma ciò non importa che sia un giurista. Se fosse che sancendo l'esenzione dal rischio per il caso di guerra, il legislatore credette che ciò non derivasse già dai principi generali e fosse necessario, questa opinione del legislatore non importerebbe abrogazione dei principi generali.

Ma il legislatore del decreto 15 aprile, correttamente procedette invece nel dettare quel testo; per il motivo politico di promulgare concretamente un principio di diritto già esistente, alla notizia degli speditori, perchè avessero presenti le conseguenze del contratto di trasporto, nel determinarsi alle spedizioni fer-

roviarie; e per il motivo giuridico di indole giurisdizionale di assolvere il giudice da altrettante ricerche di fatto in altrettante controversie, relative ad altrettanti casi concreti, se e quando in questa o quella zona, o stazione, o tratto di linea, il fatto della guerra avesse costituito fattore incolpevole della inadempienza del vettore; e per il motivo giuridico attinente al merito, di assolvere il contraente vettore da un rigore di rischi ingiusto, anche nei trasporti soggetti ad una minore influenza perturbatrice, per il fatto della guerra, siccome meno prossimi al teatro della stessa, epperò suscettibili di dubbio nella esistenza di forza maggiore nell'inadempienza; mentre in grado, se vuolsi, minore, questi trasporti dovevano risentire le ripercussioni del perturbamento dello stato e del teatro di guerra.

Questi rilievi nel decreto 15 aprile, lo additano ben lungi dal potersene argomentare non minore efficienza della regola generale dell'art. 145 delle Tariffe; a parte la sua sagace ragione politica, come fonte giuridica, il contenuto del decreto 15 aprile, sulla immunità del rischio delle Ferrovie, è poco più che una interpretazione autentica dell'art. 145 per un caso allora seguente.

Locchè importa che il decreto 672 del 15 aprile è lungi dal conferire argomento per restringere la portata dell'art. 145 tariffe, nei casi da quel decreto non considerati.

Non conta nella sottrazione di cui è causa se sia avvenuta per fatto di agenti ferroviari, o di estranei. Ma sarebbe un errore di diritto, ritenere che al motivo che si ritiene di immunità per causa della forza maggiore, conseguente dello sciopero, possa farsi eccezione per il caso di avaria per fatto di dipendenti ferroviari.

Non ha bisogno di illustrazione il concetto che l'agente ferroviario, in funzione di scioperante, non è un dipendente ferroviario, per riconoscere nelle ferrovie la responsabilità ai termini dell'art. 132 della tariffa, che, pur non è che una riproduzione dell'art. 1153 del cod. civ. sulla responsabilità, del proponente pei sottoposti.

Ma la sanzione dell'art. 132, cadrà, comunque, per la condizione di forza maggiore già considerata; rotti per lo sciopero i rapporti di obbedienza e sorveglianza gerarchici, e sopraggiunto il disordine, l'armonia del servizio è spezzata, con grave altera-

zione delle condizioni che animarono il vettore nell'accettazione del rapporto di vettura, e con la conseguenza della cessazione dei suoi obblighi per il motivo di carattere iniziale di difetto del consenso, siccome fu già visto; fino a che questa alterazione delle condizioni non ridondi a carico del vettore, siccome imputabile a sua colpa.

Poichè quindi non è da ritenere la responsabilità delle ferrovie per il rimborso del vino mancato, onde la domanda relativa è da respingere.

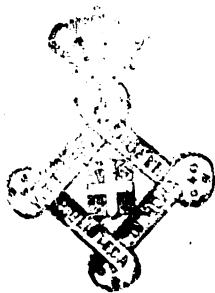
Poichè è da accogliere la domanda per il rimborso proporzionale del prezzo di trasporto; poichè il vino sottratto prima dell'arrivo alla stazione di destinazione fu, almeno per un tratto, non trasportato.

E sarebbe ingiusto, per addebitare il pagamento allo speditore, considerare che il vettore assume l'incarico; perocchè avendo le ferrovie un esercizio continuo, la omissione di consegna di un oggetto da trasportare, di lieve entità, o la perdita del relativo carico non importa che il vettore abbia incontrato spese per la vettura accettata od altrimenti perduto se il trasporto mancò.

(Omissis).

IL PRETORE

respinge la domanda attrice per il pagamento del prezzo del vino sottratto.

Accogle la domanda attrice per il rimborso di lire quattordici per prorzionale di prezzo di trasporto, ecc.

ANNO XIV – N. 28

14 LUGLIO 1921

BOLLETTINO UFFICIALE DELLE FERROVIE DELLO STATO

Si pubblica il giovedì

INDICE

(245) Roma, 1921-22 — Stabilimento Poligrafico per l'Amministrazione della Guerra.

REGIO DECRETO 16 *giugno* 1921, *n.* 845, *che modifica transitoriamente le indennità di diaria e di pernottazione stabilite per il personale delle ferrovie dello Stato* (1).

VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA.

Visto l'art. 1 del decreto luogotenenziale 13 agosto 1917, numero 1393;

Sentito il Consiglio di amministrazione delle ferrovie dello Stato;

Udito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta del ministro segretario di Stato per i lavori pubblici, di concerto con quello del tesoro;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

L'indennità di diaria e l'indennità di pernottazione stabilite per le missioni nell'interno del Regno, dall'art. 24 delle disposizioni sulle competenze accessorie del personale delle ferrovie dello Stato, approvate col decreto luogotenenziale 13 agosto 1917, numero 1393, e modificate dall'art. 1 del decreto Luogotenenziale 31 ottobre 1918, n. 1744, sono transitoriamente sostituite da quelle risultanti dall'annesso prospetto, visto, d'ordine Nostro, dai ministri dei lavori pubblici e del tesoro.

Art. 2.

Le disposizioni del presente decreto hanno vigore dal 1° marzo 1921 e fino al 30 giugno 1922.

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 7 luglio 1921, n. 159.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 16 giugno 1921.

VITTORIO EMANUELE.

GIOLITTI — PEANO — BONOMI.

Visto. *Il Guardasigilli*: FERA.

FERROVIE DELLO STATO

Indennità di trasferta per il personale delle Ferrovie dello Stato.

(Sostituiscono le indennità stabilite per il personale medesimo dalla tabella annessa all'art. 1 del decreto Luogotenziale 31 ottobre 1918, n. 1744).

Tabella A					Tabella B				
GRADI	Diaria	Pernottazione	Supplemento di indennità (1)	Totale	GRADI	Diaria	Pernottazione	Supplemento di indennità (1)	Totale
1° e 2°....	25	14	15	54	—	—	—	—	—
3° e 4° ...	23	12	15	50	4°.........	18	9	9	36
5° e 6°....	20	10	15	45	5° e 6°....	16	7	9	32
7°	18	8	12	38	7°	14	6	8	28
8° e 9°....	16	6	10	32	8° e 9°....	12	5	7	24
10°	14	6	7	27	10°	11	5	5	21
11°	12	5	7	24	11°	10	4	5	19
12°	11	5	4	20	12°	10	4	4	18
13°	10	5	4	19	13°	9	4	4	17
14°	10	4	4	18	14°	9	4	4	17
15° e 16°..	10	4	4	18	15° e 16°..	9	4	4	17

(1) Il supplemento va corrisposto in aggiunta all'indennità di diaria e di pernottazione per ogni periodo di 24 ore di assenza continuata dalla residenza per missione.

Visto, d'ordine Nostro:

Il ministro dei lavori pubblici
PEANO.

Il ministro del tesoro
BONOMI.

DECRETO MINISTERIALE, 29 *giugno* 1921, *relativo alla nomina della Commissione per l'esame del problema delle vie di comunicazione fra l'Italia e la Svizzera.*

IL MINISTRO

SEGRETARIO DI STATO PEI LAVORI PUBBLICI

Ritenuta la necessità di nominare una Commissione che prenda in esame il problema delle vie di comunicazione internazionali, fra l'Italia e la Svizzera, tanto per via di terra, come per via d'acqua, allo scopo di agevolare i traffici e gli scambi internazionali, e prepari gli elementi per la discussione col Governo Svizzero;

Visto l'articolo 374 del trattato di Versaglia;

Vista la convenzione 13 ottobre 1909 riguardante la ferrovia del Gottardo;

DECRETA:

Art. 1

E' istituita una Commissione per assumere in esame il problema delle comunicazioni per ferrovia e per acqua, fra l'Italia e la Svizzera, e per formulare proposte da prendere a base per le discussioni col Governo Svizzero in merito sia all'apertura di nuove comunicazioni, sia alle variazioni da apportare al regime di quelle esistenti.

Art. 2.

La Commissione è così composta:

On. Gr. Cordone Ing. Riccardo BIANCHI, Senatore del Regno, *presidente;*

On. Gr. Cordone Conte Avv. Teofilo ROSSI, Senatore del Regno, *membro.*

On. Gr. Cordone Ing. Ettore CONTI, Senatore del Regno, *membro*;

On. Avv. Alfredo FALCIONI, Deputato al Parlamento, *membro;*

On. Ing. Paolo BIGNAMI, Deputato al Parlamento, *membro;*

Gr. Uff. Dott. Angelo DI NOLA, Direttore generale al Ministero industria e commercio, *membro;*

Comm. Girolamo SINIGALLIA, Ispettore superiore di 1ª classe delle Ferrovie di Stato, *membro;*

Comm. Avv. Carlo DEZZA, Ispettore superiore di 1ª classe delle ferrovie di Stato, *membro;*

Comm. Ing. Eduardo SASSI, Ispettore superiore del Genio Civile, *membro;*

Comm. Ing. Carlo NAGEL, Ispettore superiore dell'Ufficio speciale per le Ferrovie, *membro;*

Comm. Bartolomeo ENRICI, Ispettore generale del Ministero del Tesoro, *membro;*

Comm. Avv. Antonino VITALE, Direttore capo divisione al Ministero dei lavori pubblici, *membro;*

Cav. Avv. Giovanni DI GIURA, Segretario di legazione, *membro;*

Cav. Ing. Ludovico BELMONTE, Ispettore capo delle ferrovie di Stato, *membro;*

On. Avv. Gino OLIVETTI, rappresentante della Confederazione generale dell'industria, *membro;*

Gr. Uff. Ing. Luigi ALZONA, rappresentante della Confederazione generale dell'industria, *membro;*

Prof. Conte Filippo CAVAZZA, rappresentante della Confederazione generale dell'agricoltura, *membro;*

Cav. Dott. Angelo LANDRA, Ispettore principale delle ferrovie di Stato, *segretario:*

Cav. Avv. Alfredo RAFFAELE, Segretario al Ministero dei lavori pubblici, *segretario;*

Sig. Ferruccio STRAZZA, Segretario principale delle ferrovie di Stato, *segretario.*

Roma, li 29 giugno 1921.

Il Ministro: *PEANO.*

DECRETO MINISTERIALE 8 *luglio* 1921, *relativo alla nomina di un membro della Commissione per lo studio delle comunicazioni e dei traffici con la Svizzera.*

IL MINISTRO
SEGRETARIO DI STATO PEI LAVORI PUBBLICI

Visto il decreto 29 giugno 1921 col quale viene nominata una Commissione per prendere in esame il problema delle vie di comunicazione internazionali fra l'Italia e la Svizzera;

DECRETA:

Art. 1.

L'on. dott. Camillo PEANO deputato al parlamento è chiamato a far parte della Commissione di cui il decreto 29 giugno 1921.

Roma, addì 8 luglio 1921.

Il Ministro: G. MICHELI ».

COMUNICATI

S. M. il Re, con decreto 4 luglio 1921, ha nominato Ministro per i lavori pubblici l'on. dottor Giuseppe MICHELI, deputato al parlamento, e con decreto 7 luglio 1921, Sottosegretario di Stato, l'on. avv. Nicola LOMBARDI, deputato al parlamento.

Porto a conoscenza del personale la comunicazione pervenutami da S. E. il Ministro in data 6 luglio corrente e la risposta di questa Direzione Generale:

« Nell'assumere la direzione del Ministero dei lavori pubblici,
« mi è grato di rivolgere un cordiale saluto al personale dell'Am-
« ministrazione dei lavori pubblici ed a quello delle ferrovie
« dello Stato, fiducioso nella valida e disciplinata collaborazione
« di tutti per il migliore svolgimento della missione comune.

« *Il Ministro*: G. MICHELI ».

« Ringrazio vivamente per il cordiale saluto che V. E. nello
« assumere la direzione del Ministero dei lavori pubblici, si è
« compiaciuto rivolgere al personale delle ferrovie dello Stato ed
« assicuro che da parte di tutti i componenti questa Amministra-
« zione, non mancherà quella valida e disciplinata collaborazione
« da V. E. medesima invocata per il migliore svolgimento della
« missione comune.

« *Il Direttore Generale*: CROVA ».

AGENTI REVOCATI, DESTITUITI O LICENZIATI

perchè condannati per delitti contro la proprietà

COGNOME, NOME e matricola	Qualifica	Motivo della condanna
BATTAGLIOLA Francesco (176726).	Manovale in prova	Condannato a mesi nove di reclusione, per correità in tentato furto di merci sottratte allo Scalo merci di Milano Lambrate il 4 marzo 1919. (Sentenza 2 aprile 1919 del Tribunale di Milano).
BORIO Gio. Batta (141686)	Capo squadra	Condannato a quindici giorni di reclusione, per correità in furto di un sacco di agli, commesso il 19 giugno 1920 in Asti. (Sentenza 29 ottobre 1920 della Pretura di Asti).
MURGIONI Salvat. (165783)	Custode d'officina	Condannato ad un anno di reclusione, per tentato furto di rame ed olio, commesso fra il luglio 1917 ed il 17 maggio 1919 nei locali dell'officina ferroviaria di Torino. (Sentenza 17 luglio 1920 della Corte d'Appello di Torino).
BALDI Giuseppe (138516) .	Assistente di staz. di 2ª classe	Condannato a quattro mesi di reclusione, per furto di lardo, commesso il 14 febbraio 1920 alla stazione ferroviaria di Milano. (Sentenza 15 giugno 1920 della Corte di Appello di Milano).
GALLI Antonio (163434) . .	Frenatore in prova	Condannato a mesi sei e giorni venti di reclusione, per correità in furto di formaggio nella notte dal 21 al 22 marzo 1919 allo scalo ferroviario di Milano Sempione. (Sentenza 18 giugno 1919 della Corte d'Appello di Milano).
MONZA Alessandro (199662)	Manovale in prova	Condannato a sei mesi di reclusione, per furto di tessuti, commesso alla stazione di Milano il 1° settembre 1920 (Sentenza 1° marzo 1921, della Corte d'Appello di Milano).

Ai sensi ed agli effetti dell'art. 234 del Regolamento del personale, si rende noto che il Consiglio d'Amministrazione, nell'adunanza del 21 maggio 1921, ha dichiarato d'ufficio dimissionario da tale data, in applicazione del punto 3° dell'art. 165 del Regolamento sopra citato, l'operaio di 1ª categoria GUGLIELMINETTI Gaspare (164714), per essere il medesimo rimasto arbitrariamente assente dal servizio per oltre dieci giorni, a decorrere dal 1° gennaio 1920.

Ai sensi ed agli effetti dell'art. 234 del Regolamento del personale, si rende noto che il Consiglio di Amministrazione, nell'adunanza del 25 maggio 1921, deliberò, su conforme proposta del Consiglio di Disciplina ed in applicazione dell'art. 42-VI del Regolamento del personale approvato con R. decreto 22 luglio 1906 n. 417, la destituzione a carico del sottocapo GRISO Gustavo (112791) condannato dalla Corte di appello di Catanzaro con sentenza 15 gennaio 1920, passata in giudicato, ad anni cinque di reclusione, a lire mille di multa ed all'interdizione perpetua dai pubblici uffici, quale colpevole di peculato di lire 50.000 in danno dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato.

Ai sensi ed agli effetti dell'art. 234 del Regolamento del personale, si rende noto che il sig. Direttore generale, con decisione 25 maggio 1921, punì col licenziamento, in applicazione degli articoli 186-e) e 197 del Regolamento sopra citato, il manovale in prova PASTORE Giuseppe (204171) responsabile di essere rimasto arbitrariamente assente dal servizio per oltre dieci giorni, a decorrere dal 18 marzo 1921.

Ai sensi ed agli effetti dell'art. 234 del Regolamento del personale, si rende noto che il Consiglio d'Amministrazione, nel-

l'adunanza del 21 maggio 1921, ha dichiarato d'ufficio dimissionario da tale data, in applicazione del punto 3° dell'art. 165 del Regolamento sopra citato, l'operaio di 2ª categoria MACCANTELLI Alfredo (180634) per essere il medesimo rimasto arbitrariamente assente dal servizio per oltre dieci giorni, a decorrere dal 30 novembre 1920.

Esame di concorso per posti di Capo personale viaggiante di 3ª cl. e Controllore viaggiante di 3ª cl. (Art. 103 del Regolamento del personale approvato con decreto Luogotenenziale 13 agosto 1917, n. 1393).

All'elenco degli idonei dell'esame di concorso di cui sopra, pubblicato sul n. 14 del *Bollettino Ufficiale* 1921 vanno aggiunti i nomi dei due agenti:

PROIA Amerigo (110521), che prenderà posto fra DE ANGELIS Piero (112024) e BALBIANI Franco (113692) rispettivamente 1° e 2° della graduatoria pubblicata;

PITONI Camillo (120698), che prenderà posto fra BENNATI Giulio (125195) e PASTORE Ettore (71924) rispettivamente 193° e 194° della graduatoria pubblicata.

Da 236 gli idonei diventano quindi 238, di contro a 250 posti messi a concorso.

Comunicazioni.

OPERA DI PREVIDENZA A FAVORE DEL PERSONALE

Legge 19 giugno 1913, n. 641, modificata dal decreto Luogotenenziale 1° agosto 1913, n, 1197 e dalla legge 7 aprile 1921, n. 370.

Dopo la comunicazione fattasi nel bollettino n. 15 del 14 aprile 1921, la Giunta dell'Opera di previdenza ha approvato, a tutto il 30 giugno 1921, le seguenti liquidazioni:

LIQUIDAZIONI	Indennità di buonuscita (Art. 1 n. 1 della legge)				Sussidi temporanei ad orfani (Art. 1 n. 2 della legge)		Assegni alimentari vitalizi (Art. 1 n. 3 della legge)		Rimborsi di trattenute (Art. 3 della legge)			
	ad agenti		a famiglie						ad agenti		a famiglie	
	N.	Importo	N.	Importo	N.	Importo	N.	Importo	N.	Importo	N.	Importo
Approvate dal 1° aprile a tutto il 30 giugno 1921.	644	1.828.528,51	232	404.058,89	152	190.525 —	8	4.920 —	3	232.28	2	34,12
Aggiungendo quelle approvate dal 1° luglio 1920 al 31 marzo 1921.	3781	7.136.794,66	663	704.193,17	478	169.213 —	13	4.908 —	21	891,46	2	59,45
Si ha un totale nell'esercizio 1920-1921.	4425	8.965.323,17	895	1.108.252,05	630	359.738 —	21	9.828 —	24	1.123,74	4	93,57

Sulla disponibilità dell'Opera, furono approvate dal Comitato, dopo il 31 marzo 1921, le seguenti concessioni:

1. — SUSSIDI TEMPORANEI AD ORFANI DI PENSIONATI
(Art. 1, n. 2, lett. c) della legge).

1) GRAZIA, orfana dell'operaio di 2ª classe PALTA Filippo (2248): L. 240 annue, con decorrenza 1° luglio 1920.

2) IRMA ed ARMANDO, orfani del capo manovra ALESSANDRI Enrico (66587): L. 312 annue, con decorrenza 1° giugno 1921.

3) LUISA, figlia dell'ispettore principale BENTIVOGLIO cav. Gaetano (12293): L. 310 annue, con decorrenza 1° maggio 1921.

4) MARZIALE e DARIO, figli del sottocapo PIENAZZA Arturo (147493): L. 924 annue, con decorrenza 1° maggio 1921.

2. — ASSEGNI ALIMENTARI A CONGIUNTI BISOGNOSI
(Art. 1, n. 3, lettera *e* (della legge).

1) SABELLA Maria ved. FORTUNA, suocera dell'applicato SPADARO Antonino (5816): L. 360 annue vitalizie, con decorrenza 1° gennaio 1921.

2) PIAGGESI Annita, vedova dell'operaio di 1ª categoria FAVATI Ugo (153239): L. 300 annue, con decorrenza 1° luglio 1920 e fino al 30 giugno 1925.

3) BALLARINI Margherita, vedova del deviatore TOFFALINI Angelo (148714): L. 300 annue, con decorrenza 1° settembre 1920 e fino al 31 agosto 1926.

4) LODA Rosalia, vedova del manovale VINCI Antonio (150447): L. 300 annue, con decorrenza 1° novembre 1920 e fino al 31 ottobre 1925.

5) DE JULIO Angelina, vedova dell'applicato MANGANIELLO Enrico (147818): L. 360 annue, con decorrenza 1° dicembre 1920 e fino al 30 novembre 1928.

6) MARINONI Elvira, vedova dell'accenditore VINCENZONI Giuseppe (148741): L. 300 annue, con decorrenza 1° febbraio 1921 e fino al 31 gennaio 1926.

7) BARONI Adelaide, vedova dell'accenditore CASSUTTI Enrico (173540): L. 600 annue, con decorrenza 1° febbraio 1921 e fino al 31 gennaio 1925.

8) GORELLI Rosa, vedova del manovale MEONI Alessio (168370): L. 300 annue, con decorrenza 1° marzo 1921 e fino al 28 febbraio 1929.

9) CAMBRIA Giuseppa, madre del cantoniere ITALIANO Antonino (5996): L. 300 annue vitalizie, con decorrenza 1° settembre 1920.

10) SALVATORELLI Anna, madre del cantoniere BALZANO Antonio (154499): L. 300 annue vitalizie, con decorrenza 1° settembre 1920.

11) SUCCI Filomena, vedova del manovale DI TOMMASO Giuseppe (144028): L. 300 annue, con decorrenza 1° luglio 1920 e fino al 30 giugno 1930.

12) PAGLIARA Maria, vedova dell'operaio di 1ª categoria CAMMISA Nicolino (152714): L. 300 annue, con decorrenza 1° ottobre 1920 e fino al 30 settembre 1930.

13) OLLAGNERO Carolina, sorella del segretario principale Ettore (51920): L. 360 annue vitalizie, con decorrenza 1° marzo 1921.

14) VEGETTI Serafina, sorella dell'usciere di 1ª classe Isidoro (68644): L. 600 annue vitalizie con decorrenza 1° settembre 1920.

15) FAVRO Rosa, vedova del manovale RIVETTI Maurizio (13346): L. 300 annue, con decorrenza 1° gennaio 1921 e fino al 31 dicembre 1930.

16) CARILLO Luisa, vedova del manovale BOCCIA Raffaele (122875): L. 300 annue, con decorrenza 1° aprile 1921 e fino al 31 marzo 1926.

17) PASQUINI Carolina, vedova dell'operaio di 1ª categoria D'ALFONSO Luigi (143399): L. 300 annue, con decorrenza 1° luglio 1921 e fino al 30 giugno 1926.

3. — RICOVERO DI ORFANI IN ISTITUTI DI EDUCAZIONE E DI ISTRUZIONE (Art. 2 penultimo capoverso della legge).

1) ANTONIO, orfano del deviatore MASSA Libero (134091).

2) DONATO, orfano del macchinista t. v. PALERMO Giuseppe (111990).

3) OSVALDO, orfano dell'operaio di 2ª categoria FAVATI Ugo (153239).

4) DOMENICO, orfano del manovale BATTISTA Francesco (136849).

5) EGIDIO, orfano del cantoniere MINGRONE Antonio (153356).

6) AMEDEO, orfano del deviatore FURLAN Candido (132658).

7) ADELMO, orfano del capo squadra cantonieri MONACHESE Erminio (39278).

8) LUIGI, orfano del cantoniere VANNI Angelo (151538).

9) FRANCESCA, orfana del capo squadra cantonieri AVANZATI Giovanni (29920).

10) VINCENZO, orfano del cantoniere MACERATESE Giovanni (149034).

11) ANDREA, orfano del fuochista D'AMICO Orazio (155925).

12) STEFANO, orfano del capo squadra cantonieri MARSALONA Calogero (5898).

13) ANTONIO, orfano dell'accenditore CRISTOFARO Domenico (108352).

14) GIUSEPPE, orfano del guardiano MOCELLIN Giuseppe (153786).

15) AMEGLIO, orfano dell'operaio di 2ª categoria BRUGNACCA Cesare (135184).

16) EMILIO, orfano del macchinista t. v. RAVASIO Luigi (115968).

17) CAMILLA, orfana dell'applicato GIANNINI Arturo (85450).

18) EDOARDO, orfano del cantoniere CARRA Carlo (119643).

19) AGOSTINO, orfano dell'operaio di 2ª categoria BRUNO Giovanni (161097).

20) MARIO, orfano del guardiano COVINI Pietro (83955).

21) FRANCESCO, orfano del fuochista SCHIAVONE Cosimo (115182).

22) TOMMASO, orfano del guardiano COMMISSO Rocco (70440).

23) RACHELE, orfana del manovratore FASCI Domenico (117598).

24) EDMONDO, orfano dell'accenditore DI GIROLAMO Pietro (132794).

25) AURELIO, orfano dell'applicato LANGUZZI Pietro (115655).

26) ALDO, orfano dell'assistente di stazione di 1ª classe LACCHINI Emanuele (10341).

27) PASQUALE, orfano del cantoniere D'ANGELO Gerardo (116405)

28) GIUSEPPE, orfano del cantoniere BELLINI Gustavo (136488).

29) ANTONIO, orfano del guardiano CROCE Gustavo (28460).

4. — REVOCHE DI CONCESSIONI DI RICOVERO DI ORFANI GIÀ APPROVATE A FAVORE DI:

ALFREDO, orfano del capo squadra cantonieri AVANZATI Giovanni (29920): (ved. Bollettino n. 41 del 7 ottobre 1920).

5. — NOMINA DI PATRONI.

Giusta l'art. 8 del regolamento pel funzionamento dell'Opera di Previdenza, furono dal Comitato nominati i seguenti Patroni, cui venne affidata l'assistenza di orfani dei quali l'Opera stessa ha cura:

ad Altamura: Il sig. EREMITA Alfonso, titolare di quella stazione;

a Palermo: Il sig. CALABRESE rag. Armando, segretario di 1ª classe al locale Ufficio Legale;

a Rieti: Il sig. LIGUORI Ettore, capo stazione a riposo.

DONAZIONI.

Da alcuni funzionari ed agenti del Servizio Materiale e Trazione, è stata versata, a favore dell'Opera di Previdenza, la somma di L. 135.50 fra essi raccolta per onorare la memoria della madre del segretario di 1ª classe sig. NOCENTINI Augusto.

Da alcuni funzionari ed impiegati della Divisione Materiale e Trazione di Firenze, è stata versata, a favore dell'Opera di Pre-

videnza, la somma di L. 318, raccolta con sottoscrizione all'atto della riscossione del compenso loro corrisposto per il servizio prestato durante lo sciopero ferroviario del 27-28 gennaio 1921.

Da alcuni agenti degli Uffici di Firenze del Servizio Materiale e Trazione, della Ragioneria, della Divisione Lavori e del Controllo prodotti, è stata versata, a favore dell'Opera di Previdenza, la somma di L. 1466, raccolta con sottoscrizione all'atto della riscossione del compenso loro corrisposto per il servizio prestato durante lo sciopero ferroviario 27-28 gennaio 1921.

Circolare N. 29.

Indicazioni da esporsi sulle dichiarazioni per le dogane per le spedizioni di merci dirette all'estero.

Con decreto 28 giugno u. s. il Ministero delle finanze ha fatto obbligo agli speditori di merci in destinazione o provenienza dall'estero, ai vettori e loro rappresentanti di fornire alle dogane italiane, insieme con le altre indicazioni che sono già prescritte agli effetti statistici, quelle del valore, espresso in valuta cartacea italiana, e del peso netto reale.

Come valore deve essere indicato quello delle merci al luogo di origine ,aumentato delle tasse di trasporto fino al confine.

Pertanto, all'atto dell'accettazione dei trasporti di merci per l'estero, le stazioni dovranno verificare che sugli esemplari della *dichiarazione per le dogane* i mittenti espongano le dette indicazioni, avvertendo che, quanto all'importo delle tasse di trasporto fino al confine, esso dovrà venir aggiunto sul documento stesso dalle nostre agenzie doganali di frontiera a mezzo delle gestioni di transito.

E' però sempre inteso che, in caso di inosservanza da parte del mittente a quanto loro compete al riguardo, le eventuali conseguenze faranno carico esclusivamente ad essi in base agli articoli 10 della convenzione internazionale di Berna ed 8 delle tariffe interne, su di che occorrerà che le stazioni, se del caso, richiamino l'attenzione dei mittenti stessi.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 5, 18, 19, 20, 21 *e* 22.

Il Direttore generale
C. CROVA.

Anno XIV - N. 29 21 Luglio 1921

BOLLETTINO UFFICIALE DELLE FERROVIE DELLO STATO

Si pubblica il giovedì

INDICE

PARTE PRIMA — Leggi e decreti:

PARTE SECONDA — Ordini generali, Ordini di servizio, Circolari ed Istruzioni *di durata indeterminata:*

PARTE TERZA — Ordini di servizio e Circolari *di durata determinata:*

(*Per memoria*).

In appendice:

(*Per memoria*).

PARTE QUARTA — Giurisprudenza ferroviaria:

(*Per memoria*).

(331) Roma, 1921-22 — Stabilimento Poligrafico per l'Amministrazione della Guerra.

REGIO DECRETO-LEGGE 9 *giugno* 1921, *n.* 788, *che abolisce determinate tariffe locali e speciali per il trasporto dei viaggiatori sulle ferrovie dello Stato.*

VITTORIO EMANUELE III

PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA.

Viste le tariffe e condizioni valevoli per i trasporti effettuati sulle linee ferroviarie esercitate dallo Stato;

Visto l'ultimo capoverso dell'art. 62 della legge 7 luglio 1907, n. 429, modificato col R. decreto 28 giugno 1912, n. 728;

Visti l'art. 14 comma *e*), della legge 13 aprile 1911, n. 310; l'art. 1-*d*) del decreto Luogotenenziale 20 febbraio 1916, n. 222; l'art. 1, punto 1-*a*), e punto IX del decreto Luogotenenziale 11 gennaio 1917, n. 53; il decreto Luogotenenziale 26 agosto 1917, n. 1475, e l'articolo 3 del decreto Luogotenenziale 26 novembre 1917, numero 1920;

Visto l'art. 1-*a*) del decreto Luogotenenziale 4 luglio 1918, n. 963;

Sentito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta del Nostro ministro segretario di Stato per i lavori pubblici, di concerto con quelli del tesoro, dell'agricoltura e dell'industria e commercio;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

Le tariffe locali viaggiatori nn. 1, 2, 3, 4, 5, 6 ed 8 per le linee del continente e le locali interne *A*, *B* e *C*, e speciali interne *C* ed *E* della Sicilia, sono abolite.

---

(1) **Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale*** 16 luglio **1921, n. 157**

Art. 2.

Il comma *e*) dell'art. 14 della legge 13 aprile 1911, n. 310, è soppresso.

Art. 3.

L'Amministrazione delle ferrovie dello Stato è autorizzata ad estendere, previa approvazione del suo Consiglio, a linee del continente, la tariffa speciale interna *D* della Sicilia.

Art. 4.

Il presente decreto sarà presentato al Parlamento per essere convertito in legge.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 9 giugno 1921.

VITTORIO EMANUELE.

GIOLITTI — PEANO — BONOMI — MICHELI — ALESSIO.

Visto. *Il guardasigilli*: FERA.

DECRETO MINISTERIALE 1 *luglio* 1921, *relativo alla nomina di un membro del Consiglio generale del traffico.*

IL MINISTRO

SEGRETARIO DI STATO PEI LAVORI PUBBLICI

Visti gli articoli 63 e 64 della legge 7 luglio 1907, n. 429 e l'art. 1 del Regio decreto 28 giugno 1912, n. 728;

Visto l'articolo 3 del Regolamento del Consiglio generale e delle Commissioni locali del traffico, approvato col Regio decreto 22 giugno 1913, n. 707;

Sulla designazione fatta, rispettivamente, dalle Società di navigazione « Lloyd Sabaudo » e « Marittima Italiana », sedenti in Genova;

DECRETA:

I signori marchese Renzo De La Penne, Direttore Generale del « Lloyd Sabaudo » e cav. Emilio Bozzo, Segretario Generale della « Marittima Italiana » sono chiamati a far parte del Consiglio generale del traffico, quali rappresentanti delle Compagnie di Navigazione del Regno nel Consiglio stesso.

Roma, addì 1° luglio 1921.

Il Ministro: Peano.

Decreto ministeriale 10 *luglio* 1921, *relativo alla nomina di un membro del Consiglio generale del traffico.*

IL MINISTRO

SEGRETARIO DI STATO PEI LAVORI PUBBLICI

Visti gli articoli 63 e 64 della legge 7 luglio 1907, n. 429 e l'art. 1 del Regio decreto 28 giugno 1912, n. 728;

Su designazione fatta dalla Commissione locale del traffico di Reggio Calabria nella sua seduta del 26 giugno 1921;

DECRETA:

Il comm. avv. Giovanni Jannoni è confermato nella carica di membro del Consiglio generale del traffico, quale delegato della Commissione locale suddetta.

Roma, addì 10 luglio 1921.

Il Ministro: Micheli.

Decreto ministeriale 10 ***luglio*** **1921,** ***relativo alla nomina di un membro del Consiglio generale del traffico.***

IL MINISTRO

SEGRETARIO DI STATO PEI LAVORI PUBBLICI

Visti gli articoli 63 e 64 della legge 7 luglio 1907, n. 429 e l'art. 1 del Regio decreto 28 giugno 1912, n. 728;

Su designazione fatta dalla Commissione locale del traffico di Milano nella sua seduta del 21 giugno 1921;

DECRETA:

Il gr. uff. ing. Luigi ALZONA è confermato nella carica di membro del Consiglio Generale del traffico, quale delegato della Commissione locale suddetta.

Roma, addì 10 luglio 1921.

Il Ministro: MICHELI.

Comunicato

AGENTI REVOCATI, DESTITUITI O LICENZIATI perchè condannati per delitti contro la proprietà

COGNOME, NOME e matricola	Qualifica	Motivo della condanna
CHISLANDI Mario (211566).	Manovale in prova	Condannato a mesi tre e giorni 10 di reclusione, per furto di mele e vino, commesso allo scalo di Milano P. G. il 4 Febbraio 1920. (Sentenza 10 luglio 1920 del Tribunale di Milano).
MONETTI Enrico (179218) .	Manovale	Condannato a mesi sei di reclusione, per tentato furto di caffè-cicoria allo scalo ferroviario di Milano Sempione il 12 aprile 1920. (Sentenza 21 maggio 1920 del Tribunale di Milano).
SPELTA Palmiro (41641). .	Conduttore	Condannato ad un anno e due mesi di reclusione, per correità in furto di pelli conciate e stoffa, togliendoli da un treno nel tratto Novi-Sampierdarena il 5 marzo 1920, (Sentenza 29 settembre 1920 della Corte d'Appello di Genova).
MASSA Giovanni (100952). .	Capo Squadra Manovratori	Condannato a mesi sei di reclusione, per correità in tentato furto, per essere penetrato previa spiombatura in un carro ferroviario a scopo di furto l'8 marzo 1920 a Sestri Ponente. (Sentenza 24 novembre 1920 della Corte di Appello di Genova).
VINAI Anselmo (171370) . .	Manovale	Condannato ad un anno e sei mesi di reclusione, per correità in furto di olio, commesso il 15 ottobre 1920 ad Ormea. (Sentenza 17 dicembre 1920 del Tribunale di Mondovì).
DONIS Melchiorre (132596) .	Manovratore	Condannato a cinque mesi di reclusione ed a L. 50 di multa, per ricettazione di scampoli di tessuto, stati rubati da un carro ferroviario a Monza il 30 agosto 1920. (Sentenza 5 novembre 1920 della Corte d'Appello di Milano).
NEIROTTI Paolo (152621) .	Manovale	Condannato a 3 mesi di reclusione, per furto di vino allo scalo di S. Giuseppe di Cairo, commesso dal 19 al 24 giugno 1919. (Sentenza 14 novembre 1919 del Tribunale di Savona).

Ordine di servizio N. 99.

Elezione dei rappresentanti del personale nella Commissione per gli esami di concorso a posti di Capo personale Viaggiante e di Controllore viaggiante.

Per la elezione dei Rappresentanti del personale nella Commissione per gli esami di concorso a posti di *Capo personale viaggiante e di Controllore viaggiante* valgono le seguenti disposizioni:

1. Agli esami di concorso ai posti delle predette due qualifiche provvederà, per l'intera Rete, una Commissione unica, che sarà composta di *cinque* membri dei quali *tre*, compreso il Presidente, nominati dal Direttore generale (su proposta del Servizio Movimento e Traffico) e *due* eletti dal personale.

Detta Commissione durerà in carica due anni, e comunque fino a compimento della sessione di esami eventualmente in corso allo scadere di tale periodo.

2. Per la elezione dei rappresentanti del personale di cui al precedente paragrafo sono *elettori* i Capi personale viaggiante ed i Controllori viaggianti, di tutti i gradi, nonchè i Conduttori capi; sono *eleggibili* i Capi personale viaggiante ed i Controllori viaggianti, di tutti i gradi.

3. Ogni Deposito personale viaggiante ed ogni stazione (quest'ultima soltanto quando il Capo stazione abbia alla sua dipendenza anche nuclei di personale viaggiante) sarà sede di votazione.

4. Le operazioni elettorali saranno presiedute, in ciascuna sede di votazione, dal titolare del Deposito o della Stazione, o, in caso di impedimento ,da un suo delegato.

Il titolare ed il suo delegato potranno farsi coadiuvare da altri agenti scelti fra gli elettori, quando ciò sia necessario.

5. Ciascuna sede di votazione di cui al paragrafo 3, sarà dotata dell'elenco degli elettori assegnati alla sede stessa, in ordine di qualifica, elenco che sarà compilato in doppio esemplare a cura della Competente Divisione compartimentale o della competente Delegazione di esercizio.

Tale elenco sarà affisso nelle rispettive sedi di votazione in modo che gli interessati possano prenderne visione in precedenza al primo giorno delle elezioni..

6. Gli agenti elettori eserciteranno il loro diritto di voto presso il Deposito di personale viaggiante che ha sede nella località dove prestano servizio, o presso la stazione nel caso previsto al paragrafo 3. però gli agenti che si trovano fuori della località in cui hanno la propria residenza amministrativa possono invece esercitare il loro diritto di voto in altra località sede di votazione in cui saranno nei giorni delle elezioni.

7. Gli elettori dovranno essere informati in quale sede di votazione sono inscritti.

Dovranno essere date opportune disposizioni affinchè gli agenti possano, per turno, prender parte alla votazione senza pregiudicare il servizio.

8. All'incaricato di presiedere le operazioni elettorali di ciascuna sede saranno trasmessi:

a) un esemplare del presente Ordine di servizio;
b) le schede occorrenti per la votazione;
c) l'elenco degli elettori appartenenti alla sede stessa.

9. Le elezioni avranno luogo nei giorni 14 e 15 agosto p. v.

10. Il titolare di ogni deposito o stazione presso cui funzioni una sede elettorale, dovrà predisporre in tempo utile tutto quanto occorra affinchè le operazioni elettorali procedano con la massima regolarità.

11. Presso ciascun Compartimento o Delegazione di esercizio sarà costituita ,a cura del Capo compartimento o del Capo della Delegazione, una Commissione che procederà alle operazioni di scrutinio per le votazioni avvenute nelle rispettive giurisdizioni.

Tale Commissione sarà composta da un funzionario del Compartimento o della Delegazione, di grado non inferiore al 5° (nuove tabelle) con funzioni di presidente, da due agenti di grado non inferiore al 7° (nuove tabelle), l'uno e gli altri nominati dal Capo del Compartimento o della Delegazione, e da due rappresentanti del personale designati dal presidente stesso e scelti fra gli elettori.

A ciascuna Commissione compartimentale di scrutinio saranno aggregati due scrutatori da scegliersi, dal presidente, fra gli elettori.

12. Presso il Servizio Movimento e Traffico - Roma, sarà costituita una *Commissione Centrale* che avrà l'incarico di riassumere i risulsati delle votazione dei Compartimenti e delle Delegazioni, e di procedere alla proclamazione degli eletti.

La Commissione centrale sarà composta di un funzionario di grado non inferiore al 4°, nominato, su proposta del detto Servizio, dal Direttore generale, con funzioni di presidente, di due funzionari di grado non inferiore al 7° (nuove tabelle)designati dal presidente, e confermati dal Capo del Servizio stesso, e da due rappresentanti del personale nominati dal presidente e scelti fra gli elettori.

13. Le Commissioni compartimentali di scrutinio e la Commissione centrale saranno assistite da un segretario scelto dai rispettivi presidenti.

14. L'orario delle votazioni è stabilito dalle 9 alle 12 e dalle 14 alle 18 di ciascuno dei giorni di votazione.

Al principio ed al termine delle operazioni elettorali non occorrerà procedere a redazione di verbali e ad altre formalità. Peraltro ogni qual volta la votazione venga interrotta, l'incaricato di presiederla è tenuto a provvedere nel modo più sicuro alla conservazione degli elenchi, delle schede e dell'urna o cassetta.

In caso di contestazioni, in sede di votazione, l'incaricato inviterà i reclamanti a mettere in iscritto le loro osservazioni che saranno trasmesse nel piego suggellato alla rispettiva Commissione di scrutinio.

15. Le schede sono di carta bianca con opportuna intestazione, e portano attaccata una cedolina.

Sulle schede sono tracciate due linee orizzontali nel senso della minore dimensione.

Le schede sono distribuite a cura dell'Amministrazione.

16. Ciasun elettore ha diritto di indicare sulla scheda un candidato.

Il candidato deve essere designato con nome, cognome e qualifica in modo leggibile, esclusa qualsiasi altra indicazione.

17. Al momento in cui l'elettore si presenta a votare, l'incaricato di presiedere alle operazioni elettorali gli consegna una scheda dopo essersi assicurato della identità di esso; in seguito l'elettore stesso si reca ad uno dei tavoli di scrittura, scrive sulla scheda le volute indicazioni del candidato, e, dopo averla chiusa ed apposto sulla cedolina il proprio nome e cognome, la consegna al detto incaricato, ponendo pure la sua firma sull'elenco degli elettori accanto al proprio cognome.

L'incaricato, verificato il cognome indicato sulla cedolina, depone la scheda in un'urna o cassetta, chiusa a chiave e sigillata.

18. Se si presenta a votare un agente che non sia inscritto nell'elenco di cui al paragrafo 5, perchè non appartiene a quella sede di votazione, l'incaricato di presiedere alle operazioni, assicuratosi della identità di esso, lo ammette alla votazione, inscrivendo il cognome, il nome e la qualifica in un elenco suppletivo, e gli consegna una scheda.

Tali schede vengono tenute saparate da quelle degli altri votanti: e quindi non sono immesse nell'urna o cassetta.

Le disposizioni dei comma precedenti sono applicabili soltanto agli agenti che per qualsiasi causa si trovano fuori della propria residenza. Qualora in una località, ove funzionino più sedi elettorali, si presentino ad una sede elettori che appartengono ad altra sede della località stessa e domandino di votare in base al presente paragrafo, essi dovranno essere inviati alla loro sede di votazione.

Gli agenti che eventualmente non siano stati compresi, per svista, negli elenchi degli elettori saranno ammessi alla votazione

con procedura analoga a quella prevista dal 1° comma del presente paragrafo.

19. Terminata la votazione, l'incaricato, alla presenza degli elettori, estrae dall'urna o cassetta le schede dei votanti e ne fa un piego suggellato unitamente all'elenco degli elettori da lui firmato e convalidato con timbro a umido, e trasmette il piego stesso (come piego assicurato) al presidente della Commissione Compartimentale di scrutinio.

Nello stesso piego saranno pure racchiuse le schede di votazione e gli elenchi suppletivi riguardanti gli agenti che hanno votato in base al paragrafo 18 e che dipendono amministrativamente dal Compartimento nella cui giurisdizione è situata la sede di votazione.

Sull'involucro del piego dovrà essere riprodotta l'indicazione della sede di votazione e la dicitura « *Elezione dei rappresentanti del personale nella Commissione per gli esami di concorso a posti di Capo personale viaggiante e di Controllore viaggiante* » nonchè riportato chiaramente l'indirizzo « *Alla Commissione compartimentale di scrutinio di . . . .* ».

Invece le schede degli elettori che hanno votato in base al paragrafo 18 e che dipendono da un Compartimento diverso da quello nella cui giurisdizione si trova la sede di votazione, ed i relativi elenchi suppletivi, devono essere trasmessi, pure in piego assicurato, al presidente della Commissione di scrutinio del Compartimento o della Delegazione nei quali tali agenti sono elettori.

20. Entro quattro giorni dalla votazione, i presidenti delle Commissioni compartimentali di scrutinio fanno verificare se da tutte le sedi elettorali vennero i pieghi assicurati di cui al precedente paragrafo. Se alcuno ne manca, fanno raccogliere subito le necessarie notizie.

Se il ritardo nell'arrivo dipende da disguido negli uffici di spedizione il presidente ordina opportune indagini, e se queste riescono infruttuose ne fa a suo tempo dichiarazione a verbale.

21. La Commissione compartimentale di scrutinio, iniziando i suoi lavori, accerterà innanzi tutto se il numero dei pieghi assicurati corrisponde a quello delle sedi elettorali della propria giu-

risdizione, e, nel caso che ne manchi qualcuno, ne fa menzione nel processo verbale. La Commissione fa inoltre le necessarie verifiche degli elenchi degli elettori.

Verificato il numero delle schede contenute in ciascun piego, il presidente, prima di immettere nelle urne le schede ancora chiuse, stacca da esse la cedolina e la consegna ad uno degli scrutatori. L'altro scrutatore appone un segno nel rispettivo elenco accanto al cognome dell'elettore.

Le schede dei votanti in base al paragrafo 18 non saranno immesse nell'urna se non dopo che la Commissione siasi pronunciata sulla regolarità di esse in base alle informazioni ricevute dai competenti uffici. Qualora risulti che l'agente che ha votato non ha diritto al voto, ovvero che abbia indebitamente espresso il voto più di una volta, la relativa scheda sarà annullata.

22. Compiuta la immissione delle schede nell'urna si fa lo spoglio delle schede stesse.

Il nome scritto nella scheda viene letto ad alta voce.

Qualora nella scheda si trovi più di un nome, quelli successivi al primo si danno per non scritti e non si leggono.

Sono nulle quelle schede che, all'infuori della firma nella cedolina, contengono segni di riconoscimento, nonchè quelle non conformi al modello stabilito.

Sulle contestazioni eventualmente elevate intorno alle schede, decide la Commissione compartimentale in via definitiva; in caso di mancata decisione, si pronuncia inappellabilmente la Commissione centrale di cui al paragrafo 12.

Se lo scrutinio non può compiersi in un sol giorno, si suggellano le urne, si chiudono in un piego suggellato gli atti e si rimanda lo scrutinio al giorno seguente.

Alle operazioni di scrutinio possono assistere gli agenti elettori che siano liberi dal servizio.

23. Compiuto lo spoglio delle schede, la Commissione compila un processo verbale nel quale devono essere indicati i cognomi, i nomi e le qualifiche di tutti i candidati ed il numero dei voti da ciascuno di essi riportati.

Il processo verbale, firmato da tutti i componenti la Commissione, viene inviato in piego assicurato alla Commissione centrale.

Tutti gli atti delle Commissioni compartimentali di scrutinio saranno conservati sino ad avvenuta proclamazione degli eletti.

24. La Commissione centrale, in base ai risultati dei verbali pervenuti dalle Commissioni compartimentali, procede alla compilazione di un elenco generale dei candidati, disponendoli in ordine di graduatoria secondo il numero dei voti riportati da ciascuno di essi, e proclama eletti a far parte della Commissione per gli esami di cui trattasi i due candidati che hanno riportato il maggior numero dei voti, ed a parità di voti il candidato con maggiore anzianità di servizio da computarsi a termini dell'art. 2 della legge 10 giugno 1913, n. 641.

La Commissione centrale compila un processo verbale dei lavori compiuti da firmarsi dal presidente e dai membri, e dà immediata comunicazione dei risultati al Direttore generale, pel tramite del *Servizio Personale ed affari Generali.*

Sulle contestazioni elevate in seno alla Commissione centrale, si pronuncia inappellabilmente la Commissione centrale stessa.

Alle operazioni della Commissione centrale possono assistere gli agenti elettori che siano liberi dal servizio.

Circolare N. 30.

Sigle convenzionali da applicarsi sui veicoli per indicare le località che hanno eseguito le visite periodiche e la verifica della tara.

(Vedi ordine di servizio n. 48-1917 e 150-1909).

Essendo avvenute notevoli variazioni all'elenco delle località autorizzate ad eseguire ai veicoli le visite periodiche, con o senza rialzo, e la verifica della tara, si pubblica con la presente un nuovo elenco di dette località con la indicazione della rispettiva sigla che devono usare per indicare sui lungheroni dei veicoli,

nel modo e nella posizione prescritta, le visite periodiche e le verifiche di tara eseguite.

Restano così abrogate le Circolari n. 119-1914 e n. 12-1919 e modificati analogamente gli elenchi che si trovano a pag. 72, 73, 74 e 75 della « *Raccolta di disposizioni per il personale di verifica* ».

Distribuita agli agenti delle classi 32, 40, 41, 42, 43, 44 *e* 45.

Allegato alla circolare n. 30-1921.

Officine, Squadre rialzo, Posti di verifica.

Località	Sigle
Ala	Ala
Alessandria	A
Ancona	An
Arona	Ar
Asti	As
Bari	Ba
Benevento	Bv
Bergamo	Bg
Bologna (Off.)	Bl. O
Bologna	Bl
Bologna Masc.	Bl. M
Bolzano	Bz
Bra	Bra
Brescia	Bs
Brindisi	Bd
Casale	Cs
Caserta	Ca
Castellammare A.	Cm. A
Catania	Cat
Catania Acquic.	Cat. A
Ceva	C
Chiasso	Ch
Chivasso	Chv
Civitavecchia	Cv
Cremona	Cr
Domodossola	Dd
Fabriano	Fb
Faenza	Fn
Falconara	Fc
Firenze (Off.)	Fr. O
Firenze S. M. N.	Fr
Firenze C. M.	Fr. M
Foggia (Off.)	Fg. O
Foggia	Fg
Foligno	Fl
Fortezza	Fz
Gallarate (Off. E.)	Gl O. E
Genova P. P.	G. P
Genova S. R.	G. S. R
Gorizia	Gz
Lecce	Le
Lecco	Lc
Livorno	Lv
Lucca (Off.)	Lc. O
Luino	Ln
Mantova	Mv
Merano	Mro
Messina (Off.)	Mn. O
Messina	Mn
Mestre	Ms
Milano Centr.	M. C
Milano P. R.	M. P. R
Milano S. Farini	M. F
Modane	Md
Mortara	Mt
Napoli Gran (Off.)	Np. G. O
Napoli	Np
Novara	Nr
Novi	Nv
Opcina	Op
Padova	Pd

Segue *Allegato alla circolare n.* 30-1921.

Località	Sigle	Località	Sigle
Palermo (Off.)	Pal. O	Siena	S
Palermo	Pal	Spezia	Sz
Paola	P	Sulmona	Sm
Parma	Pm	Taranto	Tt
Pavia	Pv	**Torino** (Off.)	T. O
Piacenza	Pc	Torino P. Nuova	T. P. N
Pisa	Ps	Torino Smisto	T. Smt
Pistoia	Pt	Torre Annunziata	T. An
Porto Empedocle	P. Emp	Trento	Te
Reggio Calabria	R. C	Treviso	Tr
Rimini (Off.)	Rm. O	Trieste Centr.	Ts. C
Rimini	Rm	Trieste S. Andrea	Ts. A
Rivarolo (Off.)	Rv. O	Udine	Ud
Roma P. Maggiore	R. P. M	Venezia	Vn
Roma Termini	R. T	Ventimiglia	Vtm
Roma Tr. (Off.)	RTv. O	**Verona** (Off.)	Vr. O
Salerno	Sa	Verona	Vr
Sampierdarena	Spd	**Vicenza** (Off.)	Vc. O
S. Giuseppe di Cairo	S. G	Vicenza	Vc
Savona Letimbro	Sv. L	**Voghera** (Off.)	Vog. O
Siena (Off.)	S. O	Voghera	Vog.

Segue *Allegato alla circolare n.* 30-1921.

Officine dell'industria privata.

DITTE	Sigle
COMPARTIMENTO DI TORINO.	
« FERVET » - Carmagnola	T (F. Cr)
Officine Meccaniche - Pinerolo	T (Mp)
A. Magliola & Figli - Santhià	T (Ma)
Società Nazionale Officine di Savigliano	T (O. Sg)
Società Cooperativa Officine Costruzioni Meccaniche - Torrazza	T (Tz)
« FIAT » - Torino	T (FIAT)
Officine Moncenisio - Torino	T (M. T)
Officine Moncenisio - Condove	T (M. C)
Officine Po - Trino Vercellese	T (T. V)
E. Magliola & C. - Settimo Torinese	T (S. T)
S. An. Coop. di Costruz. Meccaniche - S. Germano Vercellese	T (S. G. V)
COMPARTIMENTO DI GENOVA.	
Società An. Industriale Attilio Bagnara - Sestri P.	G (Bg)
Officine Piaggio & C. - Finalmarina	G (Fi)
Officine Piaggio & C. - Sestri Ponente	G (Pg)
COMPARTIMENTO DI MILANO.	
Officine Meccaniche - Milano	M (Mc)
Officine Elettro-Ferroviarie - Milano	M (Ef)
Società Ital. Carminati e Toselli - Milano	M (C. T)
« FERVET » - Bergamo	M (F Bg)
Officine Meccaniche Lodigiane - Lodi	M (Ld)
Officine di Costa Masnaga (di Carlo Magni)	M (C. M)
Società per lo sviluppo dell'Aviazione - Milano Taliedo	M (M. Td)
S. An. Cooper. di Costruz. Mecc. Bronese - Broni	M (Bn)
Off. Mecc. costruzioni in ferro Cancarini Enrico - Brescia	M (Cc)

Segue Allegato alla circolare n. 30-1921.

DITTE	Sigle
COMPARTIMENTO DI VENEZIA.	
« FERVET » - Castelfranco Veneto	V (F. Cf)
Off. Mecc. Paolo Viganò - Castelfranco Veneto	V (V. Of)
Off. Mecc. della Stanga - Padova	V (M. S)
S. An. Coop. Industrie Metallurgiche e lavori affini - Mestre .	V (S. A. M)
COMPARTIMENTO DI BOLOGNA.	
Officine Meccaniche Piacentine - Piacenza	Bl (Pc)
Officine Meccaniche Italiane - Reggio Emilia	Bl (Rg)
« FERVET » - Bologna	Bl (F. Bl)
Officine di Casaralta - Bologna	Bl (Cs)
Officine Meccaniche Italiane - Modena	Bl (Md)
Cooperativa Operai Officine Castenaso - Bologna	Bl (C. O)
COMPARTIMENTO DI FIRENZE.	
Società Anonima S. Giorgio - Pistoia	F (S. G)
Costruzioni Ferroviarie Meccaniche - Arezzo	F (Az)
Officine Piaggio & C. - Pisa	F (Ps)
Officine di Viareggio	F (Vg)
Società Ansaldo - Grosseto	F (Gt)
Società Industrie Aereomarittime Gallinari - Marina di Pisa .	F (Gl)
COMPARTIMENTO DI ROMA.	
Officine Meccaniche (già A. Tabanelli) - Roma	R (Ta)
Pietro Pasquini & C. - Ficulle (Roma)	R (Pq)
COMPARTIMENTO DI ANCONA.	
Officine Adriano Cecchetti - Portocivitanova	A (Ci)

Segue *Allegato alla circolare n.* 30-1921.

DITTE	Sigle
COMPARTIMENTO DI NAPOLI.	
Cantieri Metallurgici It. (già Cattori) - Castellammare di Stabia	N (Ca)
Officine Ferroviarie Meridionali - Napoli	N (Np)
Opificio Mecc. e Fond. Catello Coppola - Castellammare di Stabia	N (Cpl)
COMPARTIMENTO DI BARI.	
Soc. An. Vagoni e Serbatoi (SAVES) - Novoli (Lecce)	Ba (SAVES)
DELEGAZIONE DI TRIESTE.	
Cantiere Navale Scoglio Olivi - Pola	Ts (CN. P)
Cantieri Navali del Quarnaro - Fiume	Ts (CN. F)

N. B. — Le Ditte sopra elencate sono quelle con le quali si avevano contratti in corso per la riparazione dei veicoli alla data del 1° luglio 1921.

Circolare N. 31.

Rispedizione per le Ferrovie concesse dei trasporti destinati a stazioni di transito comuni o allacciate con le ferrovie medesime.

E' stato fatto il quesito se, prescindendo dalle disposizioni di cui al punto 4° dell'O. S. n. 39-1920, le spedizioni destinate alle stazioni di transito con le Ferrovie concesse possano ivi essere rispedite per stazioni delle Ferrovie medesime, sia per disposizione dei mittenti, sia a richiesta dei destinatari.

Le rispedizioni e i cambiamenti di destinazione dei trasporti di cui sopra possono essere effettuati sotto l'osservanza delle norme di cui in appresso:

1. *Per le stazioni comuni*: Qualora il cambio di destinazione avvenga per disposizione del mittente la stazione provvede d'ufficio allo svincolo della spedizione ed alla successiva rispedizione in servizio interno della Ferrovia corrispondente, facendo seguire come anticipato l'importo delle spese anteriori.

Qualora la rispedizione avvenga, invece, a richiesta del destinatario, si dovrà lasciare al medesimo la cura dello svincolo della spedizione e della successiva rispedizione.

Tanto nell'un caso, che nell'altro, dovrà essere applicata a favore delle Ferrovie dello Stato, per le spedizioni a carro completo, la tassa di transito di cui l'art. 108 delle Tariffe, da inscriversi nel libro d'uscita e da portarsi in conto nell'elenco degli introiti diversi Mod. C[1] 445 .

2. *Per le stazioni allacciate*: Non esistendo servizio in comune nella stazione delle Ferrovie dello Stato, dovrà essere lasciata al destinatario (o alla Ferrovia corrispondente) la cura dello svincolo e della rispedizione per la stazione d'allacciamento della Ferrovia concessa, da effettuarsi mediante presentazione di apposita lettera di porto e verso applicazione in affrancato delle competenti tariffe F. S. in base al percorso minimo di Km. 27, oltre la tassa di transito di cui l'art. 108 delle Tariffe.

Le rispedizioni da eseguirsi a cura del destinatario o della

Ferrovia allacciata dovranno però essere consentite soltanto quando siano richieste entro il termine utile per il ritiro delle merci essendo assolutamente necessario di evitare giacenze nelle stazioni di transito.

Le disposizioni di cui al punto 2° non sono applicabili nei riguardi delle stazioni allacciate con le linee delle Ferrovie Nord Milano, per le quali valgono le norme di cui l'articolo 80 comma *e)* della vigente convenzione di servizio cumulativo.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 5, 7, 18, 19, 20, 21 *e* 22.

Il Direttore Generale
C. CROVA.

BOLLETTINO UFFICIALE DELLE FERROVIE DELLO STATO

CONDIZIONI D'ABBONAMENTO

Per gli impiegati dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato e per gli avvocati delegati ferroviari. . . L. **6.00**

Per le Amministrazioni ferroviarie corrispondenti. . . . » **12.00**

Gli abbonamenti sono da pagarsi anticipatamente ad una stazione della rete o ad una cassa compartimentale e decorrono dal 1° gennaio di ciascun anno, non essendo ammessi per durata minore di un anno. Chi si abbona nel corso dell'anno riceve i numeri dell'annata.

La spedizione del bollettino viene fatta direttamente all'ufficio dell'abbonato pel tramite dell'ufficio compartimentale dal quale dipende. Si prega pertanto di comunicare al Servizio Personale e affari generali ogni cambiamento di indirizzo, non assumendosi l'Amministrazione alcuna responsabilità per gli eventuali disguidi causati dalla mancanza di tale comunicazione.

ANNO XIV - N. 30 28 LUGLIO 1921

BOLLETTINO UFFICIALE DELLE FERROVIE DELLO STATO

Si pubblica il giovedì

INDICE

(469) Roma, 1921-22 — Stabilimento Poligrafico per l'Amministrazione della Guerra.

PARTE TERZA — Ordini di servizio e Circolari *di durata determinata:*

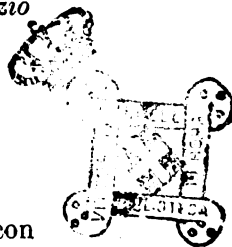
(*Per memoria*).

In appendice:

(*Per memoria*).

PARTE QUARTA — Giurisprudenza ferroviaria:

Regio decreto 9 *giugno* 1921, *n.* 876, *che approva il regolamento per il funzionamento dell'Ente autonomo istituito con R. decreto* 2 *settembre* 1919, *n.* 1766, *per la costruzione e l'esercizio delle opere del porto di Cotrone.*

VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA.

Visto il R. decreto 2 settembre 1919, n. 1766, che istituì, con sede in Cotrone, un Ente autonomo, per la costruzione e l'esercizio delle opere del porto di Cotrone;

Visto il decreto Reale 21 marzo 1920, n. 304;

Sentito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta del ministro segretario di Stato per i lavori pubblici, di concerto coi ministri del tesoro e dell'industria e commercio;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Articolo unico.

E' approvato l'unito regolamento, vistato, d'ordine Nostro, dai ministri segretari di Stato proponenti, per il funzionamento dell'Ente autonomo istituito con decreto Reale 2 settembre 1919, numero 1766, per la costruzione e l'esercizio delle opere del porto di Cotrone.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 9 giugno 1921.

VITTORIO EMANUELE.

Giolitti — Peano — Alessio — Bonomi.

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 19 luglio 1921, n. 169.

REGOLAMENTO

dell'Ente autonomo del porto di Cotrone.

CAPO I.

Costituzione dell'Ente.

Art. 1.

L'Ente autonomo del porto di Cotrone, istituito con decreto Reale 2 settembre 1919, n. 1766, con sede a Cotrone, ha la durata di anni settanta a decorrere dal 6 ottobre 1919.

Art. 2.

L'amministrazione dell'Ente è affidata ad un Consiglio composto nei modi di cui all'art. 3 del citato decreto Reale.

Il mandato del presidente e dei consiglieri è personale e scade ogni quadriennio dalla data della prima adunanza del Consiglio salvo diversa decorrenza stabilita pel presidente nel decreto di nomina. Due mesi prima dello scadere del quadriennio il Consiglio promuove la riconferma e la nomina del presidente, e il presidente promuove dalle Amministrazioni interessate la designazione dei rispettivi rappresentanti, che dovrà essergli comunicata almeno un mese prima della rinnovazione del Consiglio mediante invio delle copie dei relativi atti.

Art. 3.

La carica di componente il Consiglio d'amministrazione è incompatibile con la condizione di:

a) attore o convenuto e loro patrocinatore in un giudizio nel quale sia impegnato l'Ente;

b) arbitro o perito in un giudizio nel quale sia impegnato l'Ente;

c) partecipante direttamente o indirettamente ad appalti, imprese e servizi d'interesse dell'Ente;

d) stipendiato e salariato dell'Ente.

E' incapace di coprire detta carica chiunque si trovi in alcuna delle condizioni previste dall'art. 25 del testo unico 4 febbraio 1915, n. 148, della legge comunale e provinciale.

Art. 4.

I consiglieri d'amministrazione decadono dalla carica se manchino a quattro adunanze consecutive, a meno che l'assenza sia giustificata da gravi ragioni personali o di servizio le quali non abbiano carattere tale da frustrare lo scopo della rappresentanza.

Nel caso di tale decadenza, come anche nei casi di cessazione straordinaria del mandato per rinuncia, per sopravvenute incompatibilità o incapacità, o per qualsiasi altra causa, l'Amministrazione interessata provvederà alla sostituzione del suo rappresentante entro un mese, nei modi prescritti.

Il nuovo nominato rimane in carica pel restante periodo di tempo pel quale il suo predecessore sarebbe rimasto, salvo conferma.

Art. 5.

La decadenza e la cessazione del mandato di cui all'articolo precedente sono pronunciate dal Consiglio d'amministrazione previa, però, contestazione all'interessato nei casi di assenza e di incompatibilità. La decisione ha carattere definitivo.

Art. 6.

Il Consiglio è convocato dal presidente in via ordinaria ogni bimestre ed in via straordinaria ad iniziativa del presidente o su richiesta scritta di quattro almeno dei suoi componenti.

Gli avvisi di convocazione sono inviati almeno otto giorni prima dell'adunanza con allegato l'ordine del giorno.

In casi di urgenza la convocazione può essere indetta telegraficamente almeno settantadue ore prima della adunanza, ferma restando la comunicazione sommaria della materia da trattare.

In nessun caso può essere trattata materia non contenuta nell'ordine del giorno salvo che il Consiglio al completo e con voto unanime disponga diversamente.

Art. 7.

Le deliberazioni del Consiglio non sono valide se non sieno prese con l'intervento almeno di sette componenti: sono prese a maggioranza di voti dei presenti e a parità di voti è decisivo quello del presidente.

Il segretario generale dell'Ente è segretario del Consiglio ed ha voto consultivo, ma non può assistere a discussioni su materia che lo interessi personalmente o quando il Consiglio lo ritenga opportuno.

Potranno essere consultati, facendoli intervenire all'adunanza funzionari dello Stato per questioni che interessino le loro mansioni.

Art. 8.

Il presidente e gli altri membri del Consiglio d'amministrazione si astengono dal prendere parte alle discussioni e dal deliberare su affari nei quali sieno interessati personalmente o per relazioni di parentela e di affinità fino al quarto grado civile, o in conseguenza di rapporti che abbiano con altre aziende o ditte.

Art. 9.

I processi verbali di ciascuna adunanza sono redatti dal segretario generale; in caso di impedimento o di assenza da un funzionario dell'Ente all'uopo autorizzato o dal consigliere meno anziano nel caso previsto nel penultimo comma dell'art. 7. Vengono letti e sottoposti all'approvazione del Consiglio nell'adunanza successiva e, in caso di urgenza, seduta stante.

Debbono indicare gli argomenti e il numero dei voti relativi a ciascuna deliberazione.

Ogni consigliere ha diritto di far risultare nel verbale il suo voto ed i motivi.

I verbali sono firmati dal presidente e dal segretario generale o da chi ne fa le veci.

CAPO II.

Attribuzioni del Consiglio di amministrazione e del presidente.

Art. 10.

Il Consiglio di amministrazione è l'organo deliberativo dell'Ente; esso decide in qualsiasi materia di competenza dell'Ente stesso, salvo le attribuzioni riservate al presidente.

Art. 11.

Il presidente ha la legale rappresentanza dell'Ente. Egli:

a) sopraintende a tutto l'andamento dell'Ente;

b) convoca e presiede le adunanze;

c) dispone e vigila l'esecuzione delle deliberazioni del Consiglio;

d) mantiene la disciplina tra gli stipendiati e salariati, avvalendosi dei poteri di cui ai successivi articoli;

e) può delegare ad altro membro del Consiglio la rappresentanza nella stipulazione dei contratti;

f) esercita in generale tutte le funzioni di carattere esecutivo spettanti all'Ente, oltre quelle deliberative che gli fossero assegnate dal Consiglio;

g) rende esecutori i ruoli annuali delle entrate a scadenza fissa, i preventivi dei redditi e delle gestioni in economia, le note ed i canoni dipendenti da concessioni, o da affitti, o da altri proventi;

h) propone al Consiglio la compilazione dei progetti dei lavori e l'ordine della loro esecuzione; nonchè le norme generali alle quali dovranno essere informati i capitolati di oneri;

i) presiede alle gare di aggiudicazione o designa il membro delegato a sostituirlo in caso di impedimento o di assenza;

l) delibera sulle licenze di concessione nei limiti indicati nell'articolo 48;

m) dispone l'istruttoria degli atti relativi alla gestione diretta od alla concessione di aree, impianti meccanici, nonchè di servizi di competenza dell'Ente;

n) propone al Consiglio, e in seguito alla scelta da questo deliberata, nomina il membro del Collegio arbitrale di cui all'art. 20 del R. decreto 2 settembre 1919, n. 1766;

o) può prendere sotto la sua responsabilità, e salva sempre anche nei riguardi dei terzi, la ratifica del Consiglio nella sua prima adunanza, le deliberazioni a questo spettanti quando l'urgenza sia tale da non permetterne la convocazione.

Art. 12.

In caso di assenza o di impedimento del presidente il vice presidente lo sostituisce in tutte le attribuzioni. Egli può inoltre esercitare le funzioni che il presidente o il Consiglio abbiano a delegargli nei limiti delle rispettive competenze.

Art. 13.

Al presidente compete un'indennità annua di lire quattordicimila che sarà corrisposta in dodicesimi posticipati. In detta indennità è compreso lo stipendio nel caso che il presidente sia un funzionario dello Stato.

Ai membri del Consiglio d'amministrazione spetta un emolumento annuo di lire duemila da corrispondere in parte sotto forma di medaglia di presenza o in parte come indennità fissa alla fine di ogni semestre, nei modi che saranno fissati dal Consiglio stesso.

Ai consiglieri residenti fuori della sede dell'Ente, per i viaggi eseguiti per prendere parte alle sedute del Consiglio, saranno corrisposte, a carico delle Amministrazioni alle quali appartengono, le indennità di missione che loro spettano in base ai propri regolamenti, oltre al rimborso delle spese di viaggio per coloro che debbono pagarle.

Le spese di viaggio, di permanenza e di rappresentanza per incarichi o missioni eseguite da componenti del Consiglio di amministrazione nell'interesse o in rappresentanza dell'Ente faranno carico all'Ente stesso.

Art. 14.

Il Consiglio d'amministrazione può affidare la direzione superiore dei lavori o consulenze tecniche, legali, finanziarie a persona di speciale capacità fissando all'atto della nomina l'indennità da dorrispondere.

Il Consiglio potrà richiedere alla R. avvocatura erariale di rappresentarlo o difenderlo in tutti i giudizi attivi o passivi avanti le autorità giudiziarie, collegi arbitrali e giurisdizioni speciali. Gli onorari, le competenze da corrispondere all'avvocatura saranno liquidati a norma di legge.

CAPO III.

Uffici ed impiegati.

Art. 15.

I servizi di competenza dell'Ente sono disimpegnati da un ufficio di Segretariato, da un ufficio tecnico pei lavori, da uno per il servizio portuale, da uno di ragioneria. Il Consiglio può riunire due o più uffici sotto la direzione di un unico titolare.

Art. 16.

Capo dei servizi del Segretariato è il segretario generale e risponde verso il presidente e il Consiglio dell'andamento di essi.

Spetta in particolare al segretario generale:

a) di presentare all'approvazione del Consiglio, entro il mese di febbraio di ciascun anno, la relazione generale annuale sulla gestione dell'Ente, da comunicare ai Ministeri interessati unitamente al conto consuntivo dell'esercizio precedente;

b) di curare la spedizione dei provvedimenti deliberati;

c) di diramare gli inviti per le adunanze del Consiglio e sottoporre alla preventiva approvazione del presidente l'ordine del giorno da discutere;

d) di attestare sotto la propria responsabilità, la conformità delle copie degli atti dell'Ente;

e) di promuovere dal presidente del Consiglio i provvedimenti utili al miglioramento dei servizi da lui dipendenti;

f) di stipulare o ricevere gli atti pubblici amministrativi che interessino l'Ente; i diritti che gli competano a norma dell'art. 21 del R. decreto 2 settembre 1919, n. 1766, possono essere anche convenuti in una somma fissa, a calcolo, annua, come condizione e all'atto della nomina. In tal caso i diritti sono devoluti per intero all'Ente.

g) di provvedere inoltre di accordo con la Presidenza a tutto quanto interessi la gestione dell'Ente, o non sia di speciale competenza degli altri uffillici dell'Ente.

Art. 17.

La direzione dell'ufficio tecnico dell'Ente sarà affidata ad un ingegnere di speciale competenza.

Art. 18.

L'ufficio di ragioneria:

1. Cura, sotto la personale responsabilità del ragioniere capo, la tenuta dei libri contabili, necessari, e specialmente:

a) del conto impegni nel quale, per ciascun capitolo di bilancio, segna in base a comunicazioni del provvedimento relativo la conseguente spesa: a prova della annotazione in registro, appone il visto sul provvedimento;

b) del copia-mandati sul quale, in ordine cronologico, sono iscritti i mandati emessi con indicazione del numero progressivo, della data, del capitolo, dell'intestatario, del titolo di spesa e della somma: a prova dell'avvenuta annotazione appone sul mandato gli estremi della registrazione;

c) del registro riassuntivo degli impegni provvisori e definitivi sugli stanziamenti, in modo che in ogni tempo sia possibile determinare la situazione del bilancio;

d) dello scadenzario dei pagamenti ad epoca fissa, dei quali darà preavviso agli uffici amministrativi dieci giorni prima, perchè preparino i provvedimenti di pagamento;

e) del registro degli atti aventi per iscopo di impedire, trattenere il pagamento di somme dovute dall'Ente, e che perciò sono comunicati dall'ufficio amministrativo a quello di ragioneria;

2. Appone il visto sui provvedimenti portanti deliberazioni di cauzione;

3. Predispone i progetti dei bilanci di previsione e redige i conti consuntivi;

4. Redige i ruoli delle entrate a scadenza fissa, i preventivi dei redditi delle gestioni in economia, le liquidazioni dei contributi dovuti dalle Provincie e dai Comuni, la nota dei canoni di concessioni, di affitti e di altri proventi dell'Ente, e promuove dal presidente il visto di esecutorietà sugli atti stessi;

5. Tiene il registro delle entrate nel quale per ogni capitolo del bilancio attivo annota le somme effettivamente versate all'Ente, in base alla comunicazione fatta dall'Ufficio amministrativo;

6. Tiene il registro riassuntivo cronologico delle entrate effettuate;

7. Riferisce al presidente sull'andamento delle riscossioni e dei versamenti delle entrate, rilevando le eventuali irregolarità e infrazioni;

8. Tiene aggiornato l'inventario dei beni mobili ed immobili di pertinenza dell'Ente e lo rinnova ogni quinquennio.

Art. 19.

Le nomine del personale sia di concetto, sia d'ordine son deliberate dal Consiglio in base ai ruoli organici regolarmente approvato ed alle vacanze di posti: il relativo decreto è firmato dal presidente e vistato del segretario generale. Le assunzioni ed il licenziamento del personale lavorante ed avventizio sono fatte dal presidente.

Al personale direttamente assunto il presidente può infliggere la censura o la sospensione dallo stipendio e dalle funiozni fino a cinque giorni udite le discolpe dell'interessato.

Circa le maggiori pene disciplinari decide il Consiglio d'amministrazione a norma degli speciali regolamenti di servizio.

Quando la gravità dei fatti lo richeda il presidente può altresì ordinare la sospensione dal grado e dallo stipendio a tempo indeterminato, anche prima di udire le deduzioni dell'impiegato, salvo le deliberazioni del Consiglio d'amministrazione nella sua prima convocazione. Le deliberazioni del presidente e quella del Consiglio nei limiti della rispettiva competenza hanno carattere definitivo.

Art. 20.

Al personale direttamente assunto sono estese le disposizioni degli articoli 7 e 10 del testo unico 22 novembre 1918, n. 693.

Art. 21.

Il personale posto a disposizione dell'Ente da altre Amministrazioni rimane soggetto alle norme disciplinari della Amministrazione cui appartiene.

Per le punizioni superiori alla censura il presidente dovrà riferire all'Amministrazione da cui l'impiegato dipende.

Il presidente potrà peraltro esonerare detto personale dal servizio in attesa delle decisioni delle rispettive Amministrazioni.

Art. 22.

Le indennità per trasferte o traslochi ai funzionari dell'Ente saranno liquidate nella misura stabilita dallo Stato per i propri impiegati.

Art. 23.

Le altre disposizioni regolanti lo stato giuridico, economico e disciplinare dei funzionari, nonchè le norme per il funzionamento del Segretariato generale, degli uffici e dei servizi di ogni specie, saranno determinate dal Consiglio d'amministrazione nel regolamento interno.

Il Consiglio stesso annualmente approva il ruolo del personale in base all'organico da esso deliberato.

CAPO IV.

Gestione finanziaria.

Art. 24.

L'anno finanziario comincia col 1° gennaio e termina col 31 dicembre.

Le operazioni per accertare entrate, per impegnare spese, per effettuare riscossioni od eseguire pagamenti in conto dell'esercizio, si devono ultimare col 31 dicembre, nel quale giorno si chiudono tutti i conti relativi all'esercizio finanziario

Art. 25.

Entro il 31 ottobre di ciascun anno sarà compilato lo schema del bilancio preventivo per l'anno seguente da approvarsi dal Consiglio d'amministrazione.

Esso sarà costituito dal bilancio economico e da quello finanziario.

Il bilancio economico comprende:

a) nella parte attiva le rendite, i ricavi, le entrate reali e figurative ed i profitti che si presume abbiano a verificarsi nell'anno;

b) nella parte passiva le spese reali e figurative, gli oneri, i consumi e le perdite che si presume abbiano a verificarsi nello stesso periodo.

Il bilancio finanziario indica le entrate le uscite da riscuotere o da pagare, reali o figurative, che si prevede di accertare nell'anno.

Art. 26.

Non oltre il 1° marzo di ogni anno, dovrà essere compilato il conto consuntivo dell'esercizio precedente. Esso sarà corredato da una relazione sull'andamento generale dell'azienda, compilata in base agli elementi approntati dai capi dei diversi uffici.

Nei quindici giorni dalla data di approvazione da parte del Consiglio d'amministraizone, ed in ogni caso non più tardi del 31 marzo, copia del conto, insieme colla relazione predetta, sarà trasmessa ai ministeri interessati, e si terrà approvato definitivamente se entro un trimestre dalla data di comunicazione non sarà restituito con osservazioni.

Art. 27.

L'autorizzazione della spesa spetta esclusivamente al Consiglio di amministrazione o al presidente, nei limiti dal Consiglio stesso determinati.

I capi ufficio sono ordinatori secondari delle spese nei limiti dei fondi messi loro a disposizione.

Art. 28.

Tutti gli atti che importino impegno od ordinativo di spesa debbono essere firmati dal presidente e vistati dal segretario. Agli effetti contabili apporrà anche la sua firma il ragioniere capo; ove questi non creda per insufficiente documentazione o per qualsiasi altra causa di irregolarità di darvi corso, ne riferirà immediatamente al presidente che potrà disporre con ordine scritto, l'esecuzione del provvedimento salvo a sottoporre la decisione al Consiglio di amministrazione nella successiva convocazione.

Rimane sotto la responsabilità del segretario generale l'inclusione di questa comunicazione nell'ordine del giorno.

Art. 29.

Per la riscossione del contributo dello Stato di cui all'art. 10 del R. decreto 2 settembre 1919, n. 1766, l'Ente rimetterà al Ministero dei lavori pubblici domanda di pagamento debitamente giustificata appena sussistano le condizioni di esigibilità.

Art. 30.

Al termine di ciascun esercizio finanziario l'Ente rimette in doppia copia al Ministero dei lavori pubblici l'elenco delle somme che possono essere dovute dagli Enti locali.

Detto elenco è corredato da copia dei documenti giustificativi e diviene definitivo a norma e per gli effetti delle vigenti disposizioni di legge, quando il Ministero lo abbia restituito vistato.

Art. 31.

A ciascuno degli Enti interessati è data comunicazione di questo elenco definitivo, perchè esegua il pagamento di sua spettanza entro i 90 giorni successivi a quelli di comunicazione.

Art. 32.

I proventi di concessioni o di affitti di aree ,di fabbricati e locali, di diritti di sosta, ecc., sono corrisposti direttamente all'Ente dalla data in cui esso ne avrà ricevuta la consegna e assunta la gestione. Fino a quando l'Ente non potrà provvedere direttamente a mezzo dei suoi uffici alla riscossione dei proventi stessi, e non oltre un anno dalla entrata in vigore del presente regolamento, l'amministrazione governativa continuerà a percepirli e li rimborserà a richiesta dell'Ente, con decorrenza dal 6 ottobre 1919.

Art. 33.

Le modalità di riscossione delle tasse e sopratasse affidate all'Amministrazione doganale, per versamento all'ufficio di cassa dell'Ente, e delle operazioni di verifica, saranno stabilite d'accordo tra il Ministero delle finanze e l'Ente medesimo.

Art. 34.

La gestione dei meccanismi attuali esistenti nel porto e i fondi a disposizione di essa, saranno trasferiti all'Ente salvaguardando i diritti acquisiti del personale addettovi nominato dalla Camera di commercio.

Art. 35.

Le spese di riparazione dei danni arrecati da privati ad opere, impianti, ecc., concessi all'Ente, saranno a questo rimborsate sui depositi che

la Capitaneria di porto avrà fatto eseguire dai responsabili nella cassa dell'Ente a norma dell'art. 177 del Codice per la marina mercantile e 864 del relativo regolamento.

A tal fine, constatato il danno, la Capitaneria inviterà l'Ente a determinare senza indugio l'entità del deposito per gli ulteriori provvedimenti.

Compiuta la riparazione, la spesa relativa verrà liquidata e comunicata alla Capitaneria di porto che curerà la restituzione al depositante delle eventuali eccedenze di deposito o la riscossione della somma completamente dovuta.

Art. 36.

Tutti coloro che hanno maneggio di denaro, che sono incaricati del deposito, ed hanno in conseguenza valori e materiali dell'Ente, devono prestare congrua cauzione il cui ammontare sarà determinato dal Consiglio.

Capo V.

Contratti e lavori.

Art. 37.

Nei modi e con le forme stabilite dal Consiglio d'amministrazione con deliberazione motivata, si provvede a tutte le contrattazioni ed ai lavori riguardanti i servizi di competenza dell'Ente.

Art. 38.

Per l'esecuzione dei lavori e per le spese in economia l'Ente può emettere mandati di anticipazione ai propri funzionari fino a lire 10,000 e di apertura di credito fino a lire 100,000.

Non potrà essere emesso un nuovo mandato per lo stesso oggetto se non sia stato presentato il rendiconto giustificativo di almeno due terzi di quello precedente.

I mandati sono firmati dal presidente e dal segretario generale e portano il visto del ragioniere capo.

Art. 39.

I funzionari che a termini dell'articolo precedente ricevono anticipazioni potranno essere esonerati dal prestare cauzione.

Coloro a favore dei quali sono autorizzate anticipazioni o aperture di credito, debbono presentare il relativo rendiconto appena erogati totalmente i fondi e comunque non oltre la fine di ciascun trimestre.

Entro il 15 gennaio di ciascun anno debbono essere presentati i rendiconti dell'ultimo trimestre del decorso esercizio e le eventuali richieste di

rinnovazione di mandati che sono scaduti con la chiusura dell'esercizio finanziario.

Entro lo stesso termine devono essere riversate alla cassa dell'Ente le somme anticipate e non spese.

Art. 40.

I mandati per pagamenti diretti per lavori o forniture ,sono emessi in base ai certificati e agli stati di avanzamento da rilasciarsi dall'ufficio tecnico.

Art. 41.

Su richiesta dell'Ente, l'Amministrazione delle ferrovie dello Stato e quella delle ferrovie calabro-lucane provvedono, rispettivamente, alla compilazione dei progetti di massima e di quelli esecutivi occorrenti per le opere e provviste che riguardino servizi ferroviari.

Fra questi lavori potranno essere compresi quelli necessari per il passaggio diretto delle merci dal vettore ferroviario al vettore marittimo e viceversa e per il funzionamento dei servizi cumulativi ferroviari e marittimi.

I progetti che riguardano modificazioni agli impianti esistenti potranno essere studiati anche per iniziativa delle Amministrazioni predette.

I progetti saranno presentati all'Ente e saranno sottoposti al procedimento stabilito per gli altri progetti.

Art. 42.

Possono essere eseguiti in economia quei lavori che per la loro natura e per l'urgenza non consentano l'indugio dell'appalto, in conformità alle disposizioni per l'esecuzione dei lavori per conto dello Stato.

In caso di urgenza potrà il Consiglio autorizzarne l'esecuzione entro il limite di lire 100,000 in dipendenza della presentazione del progetto.

In casi di somma urgenza per ristabilire il servizio interrotto e garantire la continuità o la sicurezza dell'esercizio gravemente minacciato, potranno i lavori essere eseguiti immediatamente, previa compilazione di un verbale di constatazione da approvarsi dal presidente. Questi curerà la ratifica del provvedimento nella prima adunanza del Consiglio.

Capo VI.

Gestione del porto.

Art. 43.

Le aree di cui è stata concessa la gestione dell'Ente con l'art. 2, n. 2, del decreto Reale 2 settembre 1919, n. 1766, sono distinte in tre categorie:

a) aree occorrenti per le ordinarie operazioni commerciali e delle quali è consentita l'occupazione solo nel tempo occorrente pel disbrigo delle operazioni medesime;

b) aree concesse per più lungo tempo, o per altri usi, i quali non compromettano menomamente la revocabilità della concessione *ad nutum* con lo sgombero immediato e la rimessa nel pristino stato delle aree medesime;

c) aree concesse per usi che implichino la costruzione di opere stabili o permanenti alterazioni delle aree medesime:

d) la distrubuzione delle aree tra le tre categorie sarà fatta, dal presidente su deliberazione del Consiglio di amministrazione, di intesa con la Capitaneria di porto.

Art. 44.

L'occupazione delle aree di cui alla lettera *a)* dell'articolo precedente sarà regolata dalle norme o tariffe che verranno determinate in apposito regolamento che l'Ente sottoporrà all'approvazione del Ministero competente per gli effetti dell'art. 41 della legge 23 luglio 1896, n. 318.

Art. 45.

Le concessioni delle aree di cui alla lettera *b)* dell'art. 43 saranno fatte per licenze trimestrali, semestrali ed annuali, od anche per più lungo periodo, se riguardano i cantonieri o le altre industrie navali contemplate dal capo. I, titolo 3°, del regolamento 20 novembre 1879, per l'applicazione del Codice per la marina mercantile.

Le licenze delle quali non sia stata chiesta la rinnovazione un mese prima della loro scadenza s'intendono decadute.

Le licenze delle quali non sia stata chiesta la rinnovazione un mese prima della loro scadenza s'intendono decadute.

Art. 46.

Le licenze trimestrali sono concesse dal presidente a domanda degli interessati, ma dovranno essere presentate al Consiglio di amministrazione per la ratifica nella prima adunanza successiva al rilascio della licenza stessa.

In nessun caso potranno essere prorogate se, la ratifica stessa non abbia avuto luogo.

Art. 47.

Le licenze annuali o di durata superiore, devono essere previamente autorizzate dal Consiglio d'amministrazione: questa autorizzazione, salva decisione in contrario, implicherà anche quelle di eventuali proroghe.

Art. 48.

Qualora più domande di concessioni per gli scopi di cui alla lettera *b*) art. 43 fossero fatte per occupare lo stesso luogo, la preferenza sarà normalmente determinata dalla priorità dell'effettiva presentazione, quale sarà accertata dal registro dell'ufficio dell'Ente incaricato di ricevere le domande stesse.

Il Consiglio d'amministrazione su proposta del presidente, avrà però facoltà di derogare a questa norma, sia aprendo una gara per l'aggiudicazione della concessione, sia dando la preferenza con provvedimento motivato alla domanda rispondente ad un fine che giudichi di maggiore interesse pubblico o dell'Ente, qualora siano diversi i fini per i quali l'area è richiesta.

Art. 49.

I canoni per le licenze trimestrali e semestrali sono fissati dal presidente, gli altri dal Consiglio di amministrazione.

Nei contratti implicanti l'obbligo di costruire opere la cui proprietà debba essere lasciata all'Ente senza compenso, potrà essere stabilito, nella misura fissa di L. 1, il canone da pagarsi a titolo di semplice riconoscimento dei diritti dell'Ente, salvo gli altri oneri inerenti al contratto.

Art. 50.

Le concessioni fatte per licenza sono sempre subordinate alla condizione che l'Ente potrà, in qualunque tempo e per qualunque causa, risolverle e far sgombrare il suolo con semplice intimazione scritta; nel caso di risoluzione il concessionario non potrà pretendere indennizzo o compenso alcuno, ma soltanto la restituzione della metà del canone pagato, purchè abbia usufruito dell'area per un tempo inferiore alla metà di quello indicato nella licenza.

Art. 51.

Quando per lo scopo della concessione o per opere di cui occorre autorizzare l'esecuzione venga esclusa la materiale possibilità di ottenere in qualunque momento lo sgombero e la rimessa in pristino dell'area, la concessione dovrà farsi mediante contratto.

I contratti non avranno effetto esecutivo finchè non siano approvati con decreto Ministeriale o Reale, secondo che sia prescritto dalle disposizioni vigenti.

Anche le concessioni fatte per contratto saranno sempre subordinate alla revoca per qualsiasi ragione di pubblica utilità o di interesse dell'Ente ma la revoca potrà essere subordinata al pagamento di un'indennità proporzionata al solo costo delle opere previamente accertato, esclusa ogni

altra indennità per lucri mancati in ragione del tempo che resti pel termine della concessione.

Tale indennità sarà esclusivamente determinata dal Consiglio di amministrazione. Nei contratti stessi sarà stabilito un congruo termine entro il quale il concessionario dovrà assumere l'obbligo di sgombrare completamente l'area occupata.

Qualora invece convenisse all'Ente la conservazione delle opere medesime, sarà imposto al concessionario l'obbligo di mantenerle o di consegnarle all'Ente in perfetto stato alla scadenza, senza indennizzo o compenso alcuno.

Art. 52.

Nel caso di concorrenza tra più domande di concessioni contrattuali sarà preferita, ad esclusivo giudizio del Consiglio con deliberazione motivata, quella che si proponga scopo di maggiore interesse pubblico o dell'Ente, e se lo scopo sia identico, quella che presenta maggiori garanzie finanziarie e tecniche.

Sono concorrenti le domande di concessioni che riflettano la occupazione della stessa area e che comunque siano tra loro tecnicamente incompatibili.

Sarà però in facoltà del Consiglio aggiudicare la concessione in seguito a pubblica gara o a licitazione privata per il miglioramento del canone od anche in seguito a concorso dei progetti tecnici.

Art. 53.

Sulle domande di concessione l'Ente sentirà il parere della Capitaneria di porto, per quanto possano riferirsi ai bisogni della navigazione ed alla polizia portuale, e dell'Intendenza nei riguardi demaniali e doganali.

Art. 54.

Un elenco di tutte le concessioni fatte per contratto dovrà essere trasmesso al Ministero competetente alla fine di ciascun semestre.

Art. 55.

Per tutto quanto non risulti altrimenti stabilito dal decreto Reale 2 settembre 1919, n. 1766, o dal presente regolamento, l'Ente si atterrà nelle concessioni alle norme contenute nel titolo III di regolamento per la marina mercantile e alle altre disposizioni legislative e regolamenti vigenti.

Art. 56.

A garanzia di qualsiasi concessione il concessionario deve depositare presso l'Ente una cauzione sufficiente a garantire il pagamento dei canoni e l'osservanza di tutti gli obblighi assunti.

Art. 57.

L'esercizio delle gru e degli altri meccanismi per l'imbarco, sbarco e trasbordo, immagazzinaggio delle merci, nonchè dei capannoni di deposito, magazini generali, punti franchi, spazi coperti e scoperti, ecc., e di ogni altro arredamento portuale, costruiti anche a cura dello Stato e gestiti dall'Ente, potrà essere da questo dato in concessione a privati.

L'esercizio di essi, tanto eseguito direttamente quanto fatto in concessione, deve essere disciplinato da speciali regolamenti e tariffe, approvati con decreto del Ministero competente.

CAPO VII.

Disposizioni transitorie.

Fino a quando il nuovo regolamento di cui all'art. 44 non sarà approvato, il deposito delle merci sulle aree demaniali del porto verrà disposto dalla presidenza dell'Ente portuale di intesa con la Capitaneria di porto e con la locale Camera di commercio.

Visto, d'ordine di Sua Maestà il Re
come da decreto Reale in data 9 giugno 1921:

Il ministro del tesoro
BONOMI.

Il ministro dei lavori pubblici
PEANO.

Il ministro per l'industria e commercio
ALESSIO.

DECRETO MINISTERIALE 2 *agosto* **1913**, *che approva il Regolamento per il funzionamento dell'Opera di previdenza a favore del personale delle ferrovie dello Stato.*

IL MINISTRO

SEGRETARIO DI STATO PEI LAVORI PUBBLICI.

Visto il decreto ministeriale 2 agosto 1913 col quale fu approvato il regolamento per il funzionamento dell'Opera di Previdenza a favore del personale delle ferrovie dello Stato, di cui la legge 19 giugno 1913, n. 641;

Visto il decreto ministeriale 3 gennaio 1921, col quale furono modificati alcuni articoli di detto regolamento;

Vista la legge 7 aprile 1921, n. 370, che modifica la succitata legge 19 giugno 1913, n. 641;

Sentito il Consiglio di Amministrazione delle ferrovie dello Stato;

DECRETA:

L'art. 15 del predetto regolamento è modificato come segue:

« La Commissione medica che deve giudicare inappellabilmente della inabilità al lavoro delle persone che possono aver diritto allo assegno alimentare vitalizio sarà composta del Capo dell'Ufficio Sanitario che ha giurisdizione nella circoscrizione del Compartimento ove risiede l'Ufficio dal quale l'agente dipendeva, o di un funzionario da lui delegato, e di un altro sanitario della Amministrazione ferroviaria pure da lui designato ».

Roma, li 22 giugno 1921.

Il Ministro: PEANO.

Ordine di servizio N. 100.

Facoltà di servizio delle stazioni di Milano Porta Vittoria e Milano S. Cristoforo.

(Vedi ordine di servizio n. 321-1914).

La stazione di Milano Porta Vittoria è stata riammessa ai trasporti a piccola velocità accelerata, in arrivo e partenza, di carni macellate per conto della Società Magazzini Refrigeranti e Ghiaccio artificiale Gondrand Mangili, avente binario raccordato.

La stazione di Milano S. Cristoforo è stata esclusa dai trasporti a piccola velocità accelerata, in arrivo e partenza, di carni macellate.

Di conseguenza, nella nota (16) in calce alla pagina 36 del « Prontuario generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della Rete dello Stato » (edizione giugno 1914) dopo le parole « trasporti in arrivo e partenza di carni macellate » si dovrà aggiungere « ad eccezione di quelli per conto delle Società Magazzini Refrigeranti e Ghiaccio artificiale Gondrand Mangili, avente binario raccordato ».

Inoltre, alla pagina suddetta, di contro al nome della stazione di Milano S. Cristoforo, nella colonna 9 dovrà esporsi di fianco alla lettera *A* il richiamo (23) riportando in calce alla pagina stessa la corrispondente nota:

(23) Esclusi i trasporti in arrivo e partenza di carni macellate.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *e* 22.

Ordine di servizio N. 101.

(Vedi ordine di servizio n. 51-1915).

Estensione di servizio nella fermata di Furci.

Dal giorno 1° agosto 1921 la fermata di Furci, della linea Messina-Siracusa, attualmente ammessa al servizio viaggiatori, bagagli e cani senza alcuna limitazione, viene abilitata ai trasporti,

in servizio interno e cumulativo italiano, di merci a grande velocità limitatamente però alle spedizioni, sia in arrivo che in partenza, non eccedenti complessivamente il peso di **Kg. 50.**

In conseguenza di quanto sopra nella « Prefazione generale all'orario generale di servizio » (edizione marzo 1921) a pagina 11, di contro al nome della fermata di Furci sostituire la lettera B con l'indicazione LG.

Nel « Prontuario generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della Rete dello Stato » (edizione giugno 1914) a pagina 28, di fronte al nome della detta fermata aggiungere nella colonna 8 la lettera *G* col richiamo (3).

Nel fascicolo delle distanze chilometriche da valere per la tassazione dei trasporti in servizio diretto ferroviario-marittimo (edizione 17 febbraio 1916) a pagina 68, di contro al nome di « Furci » trascrivere, nell'ultima colonna, il numero « 269 ».

Nell'elenco delle stazioni della rete dello Stato ecc. che partecipano alle tariffe speciali n. 1 e 11 G. V. in servizio cumulativo ferroviario-marittimo (edizione 1° maggio 1915) a pagina 45, dopo il nome di Floristella aggiungere: Furci /1/1/3/.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *e* 22.

Ordine di servizio N. 102.

Trasporti per conto delle società cooperative di consumo fra gli agenti ferroviari.

La « Società Cooperativa di consumo ferrovieri di Iesi e dintorni » con sede in Iesi è ammessa a fruire, per le proprie spedizioni, della tariffa ridotta applicabile ai trasporti eseguiti per conto delle Società cooperative ferroviarie, sotto l'osservanza delle norme e delle condizioni stabilite dal regolamento di cui l'ordine di servizio n. 167-1911.

« Il nome della detta cooperativa deve quindi essere aggiunto nell'elenco allegato *A* al citato regolamento, ristampato con l'ordine di servizio n. 48-1918.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *e* 22

Ordine di servizio N. 103.

Ammissione al servizio cumulativo del " Raccordo Cooperativo Cremonese Concimi „ della ferrovia Soresina-Soncino.

Col giorno 1° agosto 1921 il « Raccordo Cooperativo Cremonese Concimi » della ferrovia Soresina-Soncino viene ammesso al servizio cumulativo per i trasporti a piccola velocità ordinaria a carro completo.

La distanza tassabile del raccordo suddetto dalla stazione di transito di Soresina è di Km. 4.

In relazione a quanto sopra, nel « Prontuario dei servizi cumulativi e di corrispondenza » (edizione 1° aprile 1915) nell'elenco alfabetico, a pagina 15, devesi inserire nella sede opportuna il nome del « Raccordo Cooperativo Cremonese Concimi » con l'indicazione della pagina 119-bis; alla pagina 119 bis inserire nel prospetto, dopo *Genivolta*

/ Raccordo Cooperativo Cremonese Concimi / /4/ - / - / - /P (1) / - / -/ / - / - / - / - / - / - /

riportando in calce al prospetto stesso la seguente annotazione:

(1) Limitatamente ai trasporti a carro completo.

Nella « Prefazione generale all'orario generale di servizio » (edizione marzo 1921) si dovrà a pagina 24 aggiungere:

/ Raccordo Cooperativo Cremonese Concimi / / / M / 435 /.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *e* 22.

Ordine di servizio N. 104.

Modificazioni all'ordine di servizio n. 69 del 1920 (Bollettino n. 27).

Ammissione nei treni direttissimi dei viaggiori muniti di biglietti gratuiti serie B e C di II^a^ e III^a^ classe.

I viaggiatori muniti di biglietti gratuiti serie B di IIa e IIIa classe sono ammessi alle stesse condizioni di percorrenza stabilite pei viaggiatori con biglietto ordinario, anche nei treni direttissimi.

I viaggiatori muniti di biglietti serie B di IIa classe sono però esclusi dai treni 7, 16, 17, 36, 44, 619.

Nel treno 36 sono ammessi i viaggiatori stessi purchè diretti oltre Bologna verso Milano.

Nel treno 44 sono ammessi detti viaggiatori purchè diretti oltre Bologna verso Venezia.

Nel treno 619 sono ammessi i suddetti viaggiatori purchè provenienti da oltre Venezia.

I viaggiatori muniti di biglietti serie B di IIIa classe sono poi esclusi dai treni 4, 7, 44.

I viaggiatori muniti di biglietti a prezzo ridotto serie C di IIa e IIIa classe sono ammessi in tutti i treni ordinari viaggiatori ad eccezione dei treni 7, 16, 17.

Circolare N. 32.

Vestiario uniforme.

Con la precedente Circolare n. 62, pubblicata nel Bollettino n. 46 dell'11 novembre 1920, mentre si dava partecipazione al personale delle eccezionali difficoltà incontrate dal Servizio Approvvigionamenti per le provviste delle stoffe, fodere ed accessori per dare sfogo al rilevantissimo ed imprevisto numero delle

Richieste di capi di vestiario pervenute subito dopo la guerra, veniva pure prospettata la passività di 5 milioni circa subita dall'Amministrazione alla chiusura dell'Esercizio 1919-1920.

Tale onere a carico dell'Amministrazione venne ad aumentare, sia per il verificatosi continuo aumento dei prezzi di acquisto dei tessuti, sia per la confezione dei capi di vestiario obbligatori e facoltativi e dei berretti; prezzi che hanno portato un rilevante aumento sul costo effettivo di ogni capo di vestiario in confronto dei prezzi di addebito stabiliti dalle tariffe (Tabelle C. e D.) del Regolamento sulla Massa Vestiario tuttora vigente.

A dimostrazione della rilevante differenza fra i prezzi di costo e quelli di addebito del vestiario al personale, sta il fatto che dalle risultanze dei bilanci di spesa dei Magazzini Vestiario, emerse che l'Amministrazione, in soli nove mesi dell'Esercizio corrente, ha già subito una perdita di circa 10 milioni, ossia il doppio dell'intero Esercizio scorso; ciò che va attribuito, non soltanto all'altissimo prezzo di costo delle stoffe cui si è dovuto sottostare per il pressante acquisto di rilevanti ed imprevisti quantitativi di stoffe per abiti invernali, panno nero per paletots e panno marengo per cappotti, ma altresì agli eccezionali e gravosi provvedimenti che il Servizio Approvvigionamenti non ha potuto evitare di adottare coi sarti per la confezione urgentissima extra contratto di ben 10.000 cappotti, pur di ottenere, come si ottenne, che tutte le richieste degli agenti fossero sfogate nella scorsa invernata.

Riscontrandosi pertanto l'impellente necessità di aumentare i prezzi dei vestiari in relazione al costo delle stoffe ed accessori, e dei berretti in armonia ai prezzi che vengono pagati al fornitore, e ciò anche in conformità alle proposte formulate dalla Commissione Ministeriale incaricata di esaminare le richieste delle Associazioni dei Ferrovieri, furono compilate, in base all'approvazione del Consiglio di Amministrazione e di S. E. il Ministro dei LL. PP., le unite Tabelle C. e D. dei nuovi prezzi di addebito al personale con decorrenza dal 1° gennaio 1921 e con riserva della loro revisione e modificazione periodica sia per aumentarli che per diminuirli, tabelle che formeranno parte del nuovo Regolamento sul vestiario uniforme.

Contemporaneamente, e pure in relazione alle proposte del-

l'anzidetta Commissione, venne approvato l'aumento di 1/4 circa del contributo dell'Amministrazione sul prezzo dei capi di vestiario uniforme e berretti descritti nell'unito prospetto, a condizione però che, esaurite le scorte esistenti nei Magazzini, resti sospesa la concessione dei vestiari facoltativi, in merito ai quali trovansi in corso di studio da apposita Commissione le relative decisioni.

Detti nuovi prezzi e nuovi contribuiti avranno pertanto applicazione a cominciare con gli addebiti che verranno fatti per le richieste pervenute ai Magazzini ed Uffici Vestiario della circoscrizione: dal 1° al 31 dicembre 1920 per i vestiari e dal 1° al 31 gennaio 1921 per i berretti e che di conseguenza ebbero sfogo dal 1° gennaio 1921 in avanti, restando in tal modo escluse tutte quelle arretrate che, pur sfogate da quest'ultima data, si riferiscono a periodi precedenti e che, per varie cause indipendenti dagli agenti, non hanno potuto avere sfogo a tempo debito.

Nel portare a conoscenza quanto sopra, confido che tutto il personale, conscio dei sacrifici che per venire in suo aiuto l'Amministrazione ha sopportato, nei tristi e lunghi periodi della gloriosa guerra, vorrà contribuire al migliore andamento della gestione della massa vestiario, curando maggiormente il vestario per ottenerne una maggiore durata, e limitando di conseguenza le Richieste del vestiario obbligatorio assolutamente indispensabile.

Debbo infine raccomandare agli Uffici competenti di eseguire un diligente controllo delle Richieste presentate dagli agenti, affinchè non abbiano a ripetersi i numerosi casi di duplicate forniture a motivo di traslochi od altro, e sia rigorosamente accertata la scadenza del termine prescritto di durata di ciascun capo di vestiario prima di dare corso alle Richieste stesse.

Allegato alla circolare N. 32-1921.

TABELLA C.

Elenco dei berretti d'uniforme.

Numero progressivo	Categoria dei berretti	DESCRIZIONE DEI BERRETTI	QUALIFICA DEGLI AGENTI	Prezzo del berretto completo
		Personale degli uffici.		
1	1	Berretto di *panno nero* con 2 galloncini in *argento* e con trofeo ricamato in argento costituito da monogramma grande F. S. su piccola ruota alata.	Uscieri capi. Ripartitori documenti.	21.40
2	2	Berretto di *panno nero* con un galloncino in *argento* e con trofeo ricamato in argento costituito da monogramma grande F. S. su piccola ruota alata.	Uscieri di 1ª classe.	19.25
3	3	Berretto di *panno nero* con un galloncino misto di *argento* e *seta nera* e con trofeo ricamato in argento costituito da monogramma grande F. S. su piccola ruota alata.	Uscieri di 2ª classe.	19.05
4	4	Berretto di *panno nero* con un galloncino in *lana rossa* e con trofeo in *metallo* costituito da monogramma grande F. S. su piccola ruota alata.	Inservienti.	13.65
		Personale delle stazioni.		
5	5	Berretto di *panno nero* con fascia di *velluto nero*, con distintivo costituito da un ramo con foglie di alloro ricamato in *oro* su velluto nero applicato sulla metà anteriore della corconferenza esterna del berretto, e con trofeo ricamato in oro costituito da disco con piccolo monogramma F. S. al centro contornato da 4 palme e sormontato da ruota alata.	Capi stazione superiori.	52.40
6	6	Berretto di *seta nera*: come sopra.	Id. id.	55.95

Numero progressivo	Categoria dei berretti	DESCRIZIONE DEI BERRETTI	QUALIFICA DEGLI AGENTI	Prezzo del berretto completo
7	7	Berretto di *panno nero* con fascia di *velluto nero* con un galloncino ed un gallone largo in *oro* e con trofeo ricamato in oro costituito da disco con piccolo monogramma F. S. al centro contornato da 4 palme e sormontato da ruota alata.	Capi stazione principali.	43.70
8	8	Berretto di *seta nera*: come sopra.	Id. id.	47.25
9	9	Berretto di *panno nero* con fascia di *velluto nero* con un galloncino ed un gallone largo in *oro* e con trofeo ricamato in *oro*, costituito da monogramma grande F. S. contornato da 2 palme e sormontato da ruota alata.	Capi gestione principale di 1ª classe.	41.35
10	10	Berretto di *seta nera*: come sopra.	Id. id.	44.90
11	11	Berretto di *panno nero* con fascia di *velluto nero*, con 5 galloncini in *oro* e con trofeo ricamato in *oro* costituito da disco con piccolo monogramma F. S. al centro contornato da 4 palme e sormontato da ruota alata.	Capi stazione di 1ª classe.	43.70
12	12	Berretto di *seta nera*: come sopra.	Id. id.	47.25
13	13	Berretto di *seta rossa*: come sopra.	Id. id.	46.75
14	14	Berretto di *seta rosso*: come sopra.	Id. id.	45.85
15	15	Berretto di *panno nero* con fascia di *velluto nero*, con 5 galloncini in *oro* e con trofeo ricamato in *oro*, costituito da monogramma grande F. S. contornato da 2 palme e sormontato da ruota alata.	Capi gestione principali di 2ª classe.	41.35
16	16	Berretto di *seta nera*: come sopra.	Id. id.	44.90
17	17	Berretto di *panno nero* con fascia di *velluto nero*, con 5 galloncini in *oro* e con trofeo ricamato in *oro*, costituito da disco con piccolo monogramma F. S. al centro senza palme, sormontato da ruota alata con frecce.	Capi telegrafisti principali.	38.05
18	18	Berretto di *seta nera*: come sopra.	Id. id.	41.60

Numero progressivo	Categoria dei berretti	DESCRIZIONE DEI BERRETTI	QUALIFICA DEGLI AGENTI	Prezzo del berretto completo
19	19	Berretto di *panno nero* con fascia di *velluto* con 4 galloncini in *oro* e con trofeo ricamato in oro costituito da disco con piccolo monogramma F. S. al centro contornato da 4 palme e sormontato da ruota alata.	Capi stazione di 2ª classe.	40.90
20	20	Berretto di *seta nera*: come sopra.	Id. id.	44.40
21	21	Berretto di *panno rosso*: come sopra.	Id. id.	43.95
22	22	Berretto di *seta rossa*: come sopra.	Id. id.	43.—
23	23	Berretto di *panno nero* con fascia di *velluto nero* con 4 galloncini in *oro* e con trofeo ricamato in oro costituito da monogramma grande F. S. contornato da 2 palme e sormontato da ruota alata.	Capi gestione di 1ª classe.	38.55
24	24	Berretto di *seta nera*: come sopra.	Id. id.	42.05
25	25	Berretto di *panno nero* con fascia di *velluto nero* con 4 galloncini in *oro*, e con trofeo ricamato in *oro*, costituito da disco con piccolo monogramma F. S. al centro, senza palme, sormontato da ruota alata con frecce.	Capi telegrafisti di 1ª classe.	35.25
26	26	Berretto di *seta nera*: come sopra.	Id. id.	38.75
27	27	Berretto di *panno nero* con fascia di *velluto nero*, con 8 galloncini in *oro* e con trofeo ricamato in *oro*, costituito da disco con piccolo monogramma F. S. al centro contornato da 5 palme e sormontato da ruota alata.	Capi stazione di 3ª classe.	38.05
28	28	Berretto di *seta nera*: come sopra.	Id. id.	41.60
29	29	Berretto di *panno rosso*: come sopra.	Id. id.	41.15
30	30	Berretto di *seta rossa*: come sopra.	Id. id.	40.20
31	31	Berretto di *panno nero* con fascia di *velluto nero*, con 3 galloncini in *oro* e con trofeo ricamato in *oro*, costituito da monogramma grande F. S. contornato da 2 palme e sormontato da ruota alata.	Capi gestione di 2ª classe.	35.70
32	32	Berretto di *seta nera*: come sopra.	Id. id.	39.25

Numero progressivo	Categoria dei berretti	DESCRIZIONE DEI BERRETTI	QUALIFICA DEGLI AGENTI	Prezzo del berretto completo
33	33	Berretto di *panno nero* con fascia di *velluto nero,* con 3 galloncini in *oro* e con trofeo ricamato in *oro* costituito da disco con piccolo monogramma F. S. al centro, senza palme, sormontato da ruota alata con freccie.	Capi telegrafisti di 2ª classe.	32.45
34	34	Berretto di *seta nera*: come sopra.	Id. id.	35.95
35	35	Berretto di *panno rosso* con fascia di *velluto nero,* con 2 galloncini in *oro* e con trofeo ricamato in *oro,* costituito da disco con piccolo monogramma F. S. al centro contornato da 4 palme e sormontato da ruota alata.	Sotto capi (al movimento)	38.30
36	36	Berretto di *seta rossa*: come sopra.	Id. id.	37.35
37	37	Berretto di *panno nero* con fascia di *velluto nero,* con 2 galloncini in *oro* e con trofeo ricamato in *oro* costituito da monogramma grande F. S. senza palme, sormontato da piccola ruota alata.	Sotto capi (alle gestioni).	28.90
38	38	Berretto di *seta nera*: come sopra.	Id. id.	32.45
39	39	Berretto di *panno nero* con fascia di *velluto nero* con un galloncino in *oro* e con trofeo ricamato in *oro,* costituito da monogramma grande F. S. senza palme, sormontato da piccola ruota alata.	Applicati in prova.	26.10
40	40	Berretto di *seta nera*: come sopra.	Id. id.	29.60
41	41	Berretto di *panno nero* con fascia di *velluto nero,* con 2 galloncini in *oro* e con trofeo ricamato in *oro,* costituito da disco con piccolo monogramma F. S. senza palme sormontato da ruota alata.	Capi fermata di 1ª classe.	29.15
42	42	Berretto di *seta nera*: come sopra.	Id. id.	32.65
43	43	Berretto di *panno rosso*: come sopra.	Id. id.	32.20
44	44	Berretto di *seta rossa*: come sopra.	Id. id.	31.25

Numero progressivo	Categoria dei berretti	DESCRIZIONE DEI BERRETTI	QUALIFICA DEGLI AGENTI	Prezzo del berretto completo
45	45	Berretto di *panno nero* con fascia di *velluto nero* con un galloncino di *oro* e *seta nera* e con trofeo ricamato in *oro*, costituito da monogramma grande F. S., senza palme, sormontato da piccola ruota alata.	Commessi di 1ª classe.	25.60
46	46	Berretto di *seta nera*: come sopra.	Id. id.	29.15
47	47	Berretto di *panno rosso* con fascia di *velluto nero*, con un galloncino di *oro* e *seta nera* e con trofeo ricamato in *oro*, costituito da disco con piccolo monogramma F. S. senza palme sormontato da ruota alata.	Aiutanti applicati (al movimento).	28.90
48	48	Berretto di *seta rossa*: come sopra.	Id. id.	27.95
49	49	Berretto di *panno nero* con fascia di *velluto nero*, con un galloncino di *oro* e *seta nera* e con trofeo ricamato in *oro*, costituito da monogramma grande F. S. senza palme sormontato da piccola ruota alata.	Aiutanti applicati (alle gestioni).	25.60
50	50	Berretto di *seta nera*: come sopra.	Id. id.	29.15
51	51	Berretto di *panno nero* con fascia di *velluto nero*, con un galloncino in *oro* e *seta nera* e con trofeo ricamato in *oro*, costituito da disco con piccolo monogramma F. S. senza palme, sormontato da ruota alata.	Capi fermata di 2ª classe.	25.85
52	52	Berretto di *seta nera*: come sopra.	Id. id.	29.40
53	53	Berretto di *panno rosso*: come sopra.	Id. id.	28.90
54	54	Berretto di *seta rossa*: come sopra.	Id. id.	27.95
55	55	Berretto di *panno nero* con due galloncini in *argento* e con trofeo ricamato in *argento*, costituito da monogramma grande F. S. sormontato da piccola ruota alata.	Commessi di 2ª classe.	21.40
56	56	Berretto di *panno nero* con due galloncini in *argento* e con trofeo ricamato in *argento*, costituito da monogramma grande F. S. sormontato da piccola ruota alata.	Manovratori capi - Deviatori capi.	21.40

Numero progressivo	Categoria dei berretti	DESCRIZIONE DEI BERRETTI	QUALIFICA DEGLI AGENTI	Prezzo del berretto completo
57	57	Berretto di *panno nero* con un galloncino di *argento* e con trofeo ricamato in *argento*, costituito da monogramma grande F. S. sormontato da piccola ruota alata.	Assistenti di stazione di 1ª classe.	19.25
58	58	Berretto di *panno nero* con un galloncino misto in *argento* e *seta nera* e con trofeo in *metallo*, costituito da monogramma grande F. S. sormontato da piccola ruota alata.	Assistenti di stazione di 2ª classe.	15.50
59	59	Berretto di *panno nero* con due galloncini in *lana rossa* e con trofeo in *metallo* costituito da monogramma grande F. S., sormontato da piccola ruota alata.	Capi squadra deviatori - Capi squadra manovratori.	14.10
60	60	Berretto di *panno nero* con un galloncino in *lana rossa* e con trofeo in *metallo* costituito da monogramma grande F. S., sormontato da piccola ruota alata.	Manovratori - Deviatori (Movimento).	13.85
61	61	Berretto di *panno nero* con un galloncino in *lana rossa* e con trofeo in *metallo* costituito da monogramma grande F. S. su piccola ruota alata sormontato da un piccone, un badile ed una trivella in croce.	Deviatori (del Servizio Lavori).	14.10
62	62	Berretto di *panno nero* con trofeo in *metallo* costituito da monogramma grande F. S. sormontato da piccola ruota alata.	Manovali.	13.65
63	63	Berretto di *panno nero* con fascia di *velluto nero* con la scritta « Interprete ».	Agenti con funzioni di interpreti nelle stazioni.	27.25

Personale dei treni.

Numero progressivo	Categoria dei berretti	DESCRIZIONE DEI BERRETTI	QUALIFICA DEGLI AGENTI	Prezzo del berretto completo
64	64	Berretto di *panno nero* con fascia di *velluto nero* con 5 galloncini in *oro* applicati a serpentina e con trofeo ricamato in *oro*. costituito da monogramma grande F. S. senza palme, sormontato da piccola ruota alata.	Controllori capi.	37.35
65	65	Berretto di *seta nera*: come sopra.	Id. id.	40.90

Numero progressivo	Categoria dei berretti	DESCRIZIONE DEI BERRETTI	QUALIFICA DEGLI AGENTI	Prezzo del berretto completo
66	66	Berretto di *panno nero* con fascia di *velluto nero* con 4 galloncini in *oro* applicati a serpentina e con trofeo ricamato in *oro*, costituito da disco con piccolo monogramma F. S. al centro sormontato da ruota alata.	Capi personale viaggiante principali.	34.80
67	67	Berretto di *seta nera*: come sopra.	Id. id.	38.30
68	68	Berretto di *panno nero* con fascia di *velluto nero* con 4 galloncini in *oro*, applicati a serpentina e con trofeo ricamato in *oro*, costituito da monogramma grande F. S. senza palme sormontato da piccola ruota alata.	Controllori viaggianti principali.	34.55
69	69	Berretto di *seta nera*: come sopra.	Id. id.	38.10
70	70	Berretto di *panno nero* con fascia di *velluto nero*, con 3 galloncini in *oro* applicati a serpentina e con trofeo ricamato in *oro*, costituito da disco con piccolo monogramma F. S. al centro sormontato da ruota alata.	Capi personale viaggiante di 1° classe.	31.95
71	71	Berretto di *seta nera*: come sopra.	Id. id.	35.50
72	72	Berretto di *panno nero* con fascia di *velluto nero*, con 3 galloncini in *oro* applicati a serpentina e con trofeo ricamato in *oro*, costituito da monogramma F. S., senza palme, sormontato da piccola ruota alata.	Controllori viaggianti di di 1ª classe.	31.75
73	73	Berretto di *seta nera*: come sopra.	Id. id.	36.25
74	74	Berretto di *panno nero* con fascia di *velluto nero*, con 2 galloncini in *oro* applicati a serpentina, e con trofeo in *oro*, costituito da disco con piccolo monogramma F. S. al centro sormontato da ruota alata.	Capi personale viaggiante di 2ª classe.	29.15
75	75	Berretto di *seta nera*: come sopra.	Id. id.	32.65
76	76	Berretto di *panno nero* con fascia di *velluto nero* con 2 galloncini in *oro* applicati a serpentina e con trofeo ricamato in *oro*, costituito da monogramma grande F. S., senza palme, sormontato da piccola ruota alata.	Controllori viaggianti di 2ª classe.	28.90
77	77	Berretto di *seta nera*: come sopra.	Id. id.	32.45

Numero progressivo	Categoria dei berretti	DESCRIZIONE DEI BERRETTI	QUALIFICA DEGLI AGENTI	Prezzo del berretto completo
78	78	Berretto di *panno nero* con fascia di *velluto nero*, con un galloncino in *oro* applicato a serpentina, e con trofeo ricamato in *oro*, costituito da disco con piccolo monogramma F. S. al centro sormontato da ruota alata.	Capi personale viaggiante di 3ª classe.	26.30
79	79	Berretto di *seta nera*: come sopra.	Id. id.	29.85
80	80	Berretto di *panno nero* con fascia di *velluto nero*, con un galloncino in *oro* applicato a serpentina e con trofeo ricamato in *oro*, costituito da monogramma grande F. S. senza palme, sormontato da piccola ruota alata.	Controllori viaggianti di 3ª classe.	26.10
81	81	Berretto di *seta nera*: come sopra.	Id. id.	29.60
82	82	Berretto di *panno nero* con due galloncini in *argento* e con trofeo ricamato in *argento* costituito da disco con piccolo monogramma F. S. al centro sormontato da ruota alata.	Conduttori capi.	22.55
83	83	Berretto di *seta nera*: come sopra.	Id. id.	26.10
84	84	Berretto di *panno nero* con un galloncino in *argento* e con trofeo ricamato in *argento* costituito da disco con piccolo monogramma F. S. al centro sormontato da ruota alata.	Conduttori principali - Conduttori (grado 13°).	20.45
85	85	Berretto di *seta nera*: come sopra.	Id, id.	23.95
86	86	Berretto di *panno nero* con un galloncino misto di *argento* e *seta nera* e con trofeo ricamato in *argento* costituito da disco con piccolo monogramma F. S. al centro su piccola ruota alata.	Conduttori.	20.20
87	87	Berretto di *seta nera*: come sopra.	Id. id.	23.75
88	88	Berretto di *panno nero* con un galloncino di *lana rossa* e con trofeo ricamato in *argento* —*costituito* da disco con piccolo monogramma F. S. al centro sormontato da ruota alata.	Frenatori.	18.55
89	89	Berretto di *seta nera*: come sopra.	Id. id.	22.10

Numero progressivo	Categoria dei berretti	DESCRIZIONE DEI BERRETTI	QUALIFICA DEGLI AGENTI	Prezzo del berretto completo
		Personale di macchina.		
90	90	Berretto di *panno nero* con fascia di *velluto nero* con trofeo ricamato in *oro*, costituito da locomotiva con sotto, disposte in arco, sette stellette a cinque punte, sormontate da monogramma F. S.	Capi deposito superiori.	31.70
91	91	Berretto di *seta nera*: come sopra.	Id. id.	35.25
92	92	Berretto di *panno nero* con fascia di *velluto nero* e con trofeo ricamato in *oro*, costituito da locomotiva con sotto disposte in arco, sei stellette a cinque punte, sormontato da monogramma F. S.	Capi deposito principali	30.55
93	93	Berretto di *seta nera*: come sopra.	Id. id.	34.05
94	94	Berretto di *panno nero* con fascia di *velluto nero* e con trofeo ricamato in *oro*, costituito da locomotiva con sotto, disposte in arco, cinque stellette a cinque punte, sormontate da monogramma F. S.	Capi deposito di 1ª classe.	29.35
95	95	Berretto di *seta nera*: come sopra.	Id. id.	32.90
96	96	Berretto di *panno nero* con fascia di *velluto nero* e con trofeo ricamato in *oro*, costituito da locomotiva con sotto, disposte in arco, quattro stellette a cinque punte, sormontate da monogramma F. S.	Capi deposito di 2ª classe.	28.20
97	97	Berretto di *seta nera*: come sopra.	Id, id.	31.70
98	98	Berretto di *panno nero* con fascia di *velluto nero* e con trofeo ricamato in *oro*, costituito da locomotiva con sotto, disposte in arco, tre stellette a cinque punte, sormontate da monogramma F. S.	Capi deposito di 3ª classe.	27.—
99	99	Berretto di *seta nera*: come sopra.	Id. id.	30.55

Numero progressivo	Categoria dei berretti	DESCRIZIONE DEI BERRETTI	QUALIFICA DEGLI AGENTI	Prezzo del berretto completo
100	100	Berretto di *panno nero* con trofeo di 3 stellette *metalliche* a 5 punte e locomotiva in metallo di modello grande.	Macchinista di treni a vapore - Macchinisti di tradotte e manovre.	14.10
101	101	Berretto di *seta nera*: come sopra.	Id. id.	22.35
102	102	Berretto d'*incerato*: come sopra.	Id. id.	19.75
103	103	Coprinuca d'*incerato* da attaccarsi al berretto.	Id. id.	3.05
104	104	Berretto di *panno nero* con trofeo ricamato in *argento* costituito da 3 stellette a 5 punte sormontato da monogramma F. S. con frecce.	Macchinisti di treni elettrici.	18.55
105	105	Berretto di *seta nera*: come sopra.	Id. id.	26.80
106	106	Berretto d'*incerato*: come sopra.	Id. id.	24.20
107	103	Coprinuca d'*incerato* da attaccarsi al berretto.	Id. id.	3.05
108	107	Berretto di *panno nero* con trofeo di due stellette *metalliche* a 5 punte e locomotiva in metallo di modello grande.	Fuochisti approvati.	13.85
109	108	Berretto di *seta nera*: come sopra.	Id. id.	22.10
110	109	Berretto d'*incerato*: come sopra.	Id. id.	19.50
111	103	Coprinuca d'incerato da attaccarsi al berretto.	Id. id.	3.05
112	110	Berretto di *panno nero* con trofeo di una stelletta metallica a cinque punte e locomotiva di metallo di modello grande.	Fuochisti.	13.65
113	111	Berretto di *seta nera*: come sopra.	Id. id.	21.85
114	112	Berretto d'*incerato*: come sopra.	Id. id.	19.25
115	103	Coprinuca d'incerato da attaccarsi al berretto.	Id. id.	3.05

Numero progressivo	Categoria dei berretti	DESCRIZIONE DEI BERRETTI	QUALIFICA DEGLI AGENTI	Prezzo del berretto completo
116	113	Berretto di *panno nero* con trofeo costituito da una stelletta *metallica* a 5 punte sormontata da monogramma F. S. con frecce.	Assistenti di treni elettrici.	15.75
117	114	Berretto di *seta nera*: come sopra.	Id. id.	23.90
118	115	Berretto d'*incerato*: come sopra.	Id. id,	21.40
119	103	Coprinuca d'*incerato* da attaccarsi al berretto.	Id. id.	3.05
120	116	Berretto di *panno nero* con trofeo ricamato in *argento*, costituito da locomotiva sormontata da monogramma F, S. con sotto una stelletta a cinque punte.	Capi squadra accenditori e manovali.	23.05
121	117	Berretto di *panno nero* con trofeo ricamato in *argento*, costituito da una stelletta a cinque punte sormontata da monogramma F. S. con frecce.	Capi squadra accudienti e manovali.	19.95
122	118	Berretto di *panno nero* con trofeo costituito da una locomotiva piccola, sormontata da monogramma F. S. tutto in *alpacca*, con sotto una stelletta a cinque punte in *lana rossa*.	Accenditori.	15.25
123	119	Berretto di *panno nero* con trofeo costituito da una stelletta a cinque punte in *lana rossa*, sormontata da monogramma F. S. con frecce.	Accudienti.	20.70

Personale di macchine fisse.

Numero progressivo	Categoria dei berretti	DESCRIZIONE DEI BERRETTI	QUALIFICA DEGLI AGENTI	Prezzo del berretto completo
124	120	Berretto di *panno nero* con trofeo ricamato in *argento*, costituito da locomotiva sormontata da monogramma F. S. con sotto una stelletta a cinque punte.	Fuochisti conduttori di caldaie e motori (Materiale Trazione).	23.05
125	121	Berretto di *panno nero* con trofeo ricamato in *argento*, costituito da monogramma grande F. S. su piccola ruota alata sormontata da un piccone, un badile ed una trivella in croce, con sotto una rosetta a sei foglie.	Fuochisti conduttori di caldaie e motori (Lavori).	23.05

Numero progressivo	Categoria dei berretti	DESCRIZIONE DEI BERRETTI	QUALIFICA DEGLI AGENTI	Prezzo del berretto completo
		Personale di linea.		
126	122	Berretto di *panno nero* con 2 galloncini in *argento* di cui l'inferiore applicato orizzontalmente ed il superiore applicato a serpentina, e con trofeo ricamato in *argento* costituito da monogramma grande F. S. su piccola ruota alata sormontato da un piccone, un badile ed una trivella in croce.	Sorveglianti della linea.	22.55
127	123	Berretto di *panno nero* con due galloncini in *lana rossa* e con trofeo in *metallo* costituito da monogramma grande F. S. su piccola ruota alata sormontato da un piccone, da un badile ed una trivella in croce.	Capi squadra cantonieri.	14.35
128	124	Berretto di *panno nero* con trofeo in *metallo costituito* da monogramma grande F. S. su piccola ruota alata sormontato da un piccone, un badile ed una trivella in croce.	Guardiani Cantonieri.	13.85
		Personale degli approvvigionamenti (Magazzini e Depositi combustibili).		
129	125	Berretto di *panno nero* con due galloncini in *lana rossa* e con trofeo in *metallo* costituito da monogramma grande F. S. su piccola ruota alata.	Capi squadra.	13.85
130	126	Berretto di *panno nero* con trofeo in *metallo* costituito da monogramma grande F. S. su piccola ruota alata.	Manovali	13.40
		Personale di custodia.		
131	127	Berretto di *panno nero* con un galloncino in *argento* e con trofeo ricamato in *argento* costituito da monogramma F. S. con sotto una rosetta a sei foglie.	Custodi capi di officina e Guardaportoni.	22.10
132	128	Berretto di *panno nero* con un galloncino di *lana rossa* e con trofeo costituito da monogramma F. S. tutto in *alpacca* con sotto una rosetta a sei foglie di *lana rossa*.	Custodi d'officina.	16.20

Numero progressivo	Categoria dei berretti	DESCRIZIONE DEI BERRETTI	QUALIFICA DEGLI AGENTI	Prezzo del berretto completo
133	129	Berretto di *panno nero* con due galloncini in *lana bleu* e con trofeo di *metallo* costituito da monogramma grande F. S. sormontato da piccola ruota alata.	Capi squadra guardia.	14.10
134	130	Berretto di *panno nero* con un galloncino in *lana bleu* e con trofeo costituito da monogramma grande F. S. sormontato da piccola ruota alata.	Manovali guardia.	13.85

Personale di manovalanza.

Numero progressivo	Categoria dei berretti	DESCRIZIONE DEI BERRETTI	QUALIFICA DEGLI AGENTI	Prezzo del berretto completo
135	131	Berretto di *panno nero* con trofeo costituito da locomotiva piccola sormontata da monograma F. S. tutto in *alpacca* con sotto due stellette a cinque punte di *lana rossa*.	Capi squadra manovali (addetti ai Depositi Locomotive).	16.20
136	132	Berretto di *panno nero* con trofeo costituito da carrozza sormontata da monogramma F. S. tutto in *alpacca*, con sotto due rosette a sei foglie in *lana rossa*.	Capi squadra manovali (aggregati ai verificatori).	17.15
137	133	Berretto di *panno nero* con trofeo costituito da una locomotiva piccola sormontata da monogramma F. S. in *alpacca*.	Manovali (addetti ai Depositi locomotive).	15.25
138	134	Berretto di *panno nero* con trofeo costituito da carrozza con sotto monogramma F. S. tutto in *alpacca*.	Manovali (addetti alle Squadre di rialzo ed alla pulizia, verifica, ecc.)	15.25
139	135	Berretto di *panno nero* con trofeo in *metallo*, *costituito* da monogramma grande F. S. sormontato da ruota alata.	Manovali (Movimento).	13.65
140	136	Berretto di *panno nero* con trofeo in *metallo* costituito da monogramma grande F. S. su piccola ruota alata sormontato da un piccone, un badile ed una trivella in croce.	Manovali (Lavori).	13.85

Numero progressivo	Categoria dei berretti	DESCRIZIONE DEI BERRETTI	QUALIFICA DEGLI AGENTI	Prezzo del berretto completo
		Personale tecnico od operaio.		
141	137	Berretto di *panno nero* con fascia di *velluto nero* e con trofeo ricamato in oro, *costituito* da locomotiva con sotto, disposte in arco, sei rosette a sei foglie, sormontato da monogramma F. S.	Capi tecnici principali (Depositi locomotive).	31.70
142	138	Berretto di *seta nera*: come sopra.	Id. id.	35.25
143	139	Berretto di *panno nero* con fascia di *velluto nero* e con trofeo ricamato in oro, *costituito* da locomotiva, con sotto, disposte in arco, cinque rosette a sei foglie, sormontate da monogramma F. S.	Capi tecnici di 1ª classe (Depositi locomotive).	30.55
144	140	Berretto di *seta nera*: come sopra.	Id. id.	34.05
145	141	Berretto di *panno nero* con fascia di *velluto nero* e con trofeo ricamato in *oro*, costituito da locomotiva con sotto, disposte in arco, quattro rosette a sei foglie, sormontate da monogramma F. S.	Capi tecnici di 2ª classe (Depositi locomotive).	29.35
146	142	Berretto di *seta nera*: come sopra.	Id. id.	32.90
147	143	Berretto di *panno nero* con fascia di *velluto nero* e con trofeo ricamato in *oro*, costituito da locomotiva con sotto, disposte in arco, tre rosette a sei foglie, sormontate da monogramma F. S.	Capi tecnici di 3ª classe (Depositi locomotive).	28.20
148	144	Berretto di *seta nera*: come sopra.	Id. id.	31.70
149	145	Berretto di *panno nero* con trofeo ricamato in *argento*, costituito da locomotiva con sotto due rosette a sei foglie sormontate da monogramma F. S.	Capi squadra operai (Depositi locomotive).	24.20
150	146	Berretto di *seta nera*: come sopra.	Id. id.	27.75
151	147	Berretto di *panno nero* con fascia di *velluto nero* e con trofeo ricamato in *oro*, costituito da carrozza con sotto, disposte in arco sei rosette a sei foglie, sormontate da monogramma F. S.	Capi tecnici principali (Squadre Rialzo e verifica).	31.70
152	148	Berretto di *seta nera*: come sopra.	Id. id.	35.25

Numero progressivo	Categoria dei berretti	DESCRIZIONE DEI BERRETTI	QUALIFICA DEGLI AGENTI	Prezzo del berretto completo
153	149	Berretto di *panno nero* con fascia di *velluto nero* e con trofeo ricamato in *oro*, costituito da carrozza con sotto, disposte in arco, cinque rosette a sei foglie, sormontate da monogramma F. S.	Capi tecnici di 1ª classe (Squadre Rialzo e verifica).	30.55
154	150	Berretto di *seta nera*: come sopra.	Id. id.	34.05
155	151	Berretto di *panno nero* con fascia di *velluto nero* e con trofeo ricamato in *oro*, costituito da carrozza con sotto, disposte in arco, quattro rosette a sei foglie, sormontate da monogramma F. S.	Capi tecnici di 2ª classe (Squadre Rialzo e verifica).	29.35
156	152	Berretto di *seta nera*: come sopra.	Id. id.	32.90
157	153	Berretto di *panno nero* con fascia di *velluto nero* e con trofeo ricamato in *oro*, costituito da carrozza con sotto, disposte in arco, tre rosette a sei foglie, sormontate da monogramma F. S.	Capi tecnici di 3ª classe (Squadre Rialzo e verifica).	28.20
158	154	Berretto di *seta nera*: come sopra.	Id. id.	31.70
159	155	Berretto di *panno nero* con trofeo ricamato in *argento*, costituito da carrozza con sotto due rosette a sei foglie sormontate da monogramma F. S.	Capi verificatori Capi squadra operai (Squadre Rialzo e verifica).	24.20
160	156	Berretto di *seta nera*: come sopra.	Id. id.	27.75
161	157	Berretto di *panno nero* con trofeo ricamato in *argento*, costituito da carrozza sormontata da monogramma F. S. con sotto una rosetta a sei foglie.	Verificatori.	23.05
162	158	Berretto di *seta nera*: come sopra.	Id. id.	26.55
163	159	Berretto di *panno nero* con trofeo ricamato in *argento*, costituito da carrozza sormontata da monogramma F. S. con sotto una rosetta a sei foglie ricamata in *argento* e seta rossa.	Operai di 1ª e 2ª categoria (aggregati ai verificatori).	23.25

Numero progressivo	Categoria dei berretti	DESCRIZIONE DEI BERRETTI	QUALIFICA DEGLI AGENTI	Prezzo del berretto completo
164	160	Berretto di *panno nero* con fascia di *velluto nero* e con trofeo ricamato in *oro,* costituito da disco con piccolo monogramma F. S. al centro senza palme con sotto, disposte in arco, sei rosette a sei foglie sormontate da ruota alata con frecce.	Capi tecnici principali (Movimento).	30.55
165	161	Berretto di *seta nera*: come sopra.	Id. id.	34.05
166	162	Berretto di *panno nero* con fascia di *velluto nero* e con trofeo ricamato in *oro,* costituito da disco con piccolo monogramma F. S. al centro senza palme con sotto disposte in arco cinque rosette a sei foglie sormontate da ruota alata con frecce.	Capi tecnici principali di 1ª classe (Movimento).	29.35
167	163	Berretto di *seta nera*: come sopra.	Id. id.	32.90
168	164	Berretto di *panno nero* con fascia di *velluto nero* e con trofeo ricamato in *oro,* costituito da disco con piccolo monogramma F. S. al centro senza palme con sotto, disposte in arco, 4 rosette a 6 foglie sormontate da ruota alata con frecce.	Capi tecnici di 2ª classe (Movimento).	28.20
169	165	Berretto di *seta nera*: come sopra.	Id. id.	31.70
170	166	Berretto di *panno nero* con fascia di *velluto nero* e con trofeo ricamato in *oro,* costituito da disco con piccolo monogramma F. S. al centro senza palme con sotto, disposte in arco, tre rosette a sei foglie sormontate da ruota alata con frecce.	Capi tecnici di 3ª classe (Movimento).	27.—
171	167	Berretto di *seta nera*: come sopra.	Id. id.	30.55
172	168	Berretto di *panno nero* con trofeo ricamato in *argento,* costituito da disco con piccolo monogramma F. S. al centro con sotto due rosette a sei foglie sormontate da ruota alata con frecce.	Capi squadra operai (Movimento).	21.15
173	169	Berretto di *seta nera*: come sopra.	Id. id.	24.65

Numero progressivo	Categoria dei berretti	DESCRIZIONE DEI BERRETTI	QUALIFICA DEGLI AGENTI	Prezzo del berretto completo
174	170	Berretto di *panno nero* con trofeo ricamato in *argento*, costituito da disco con piccolo monogramma F. S. al centro con sotto una rosetta a sei foglie sormontata da ruota alata con frecce.	Sotto capi squadra operai (Movimento).	19.95
175	171	Berretto di *panno nero* con trofeo ricamato in *argento*, costituito da disco con piccolo monogramma F. S. al centro sormontato da ruota alata con frecce e con sotto una rosetta a sei foglie ricamata in argento e *seta rossa*.	Operai di 1ª e 2ª categoria (Movimento).	20.20
176	172	Berretto di *panno nero* con trofeo in *metallo* costituito da monogramma grande F. S. sormontato da piccola ruota alata, con sotto una rosetta a sei foglie in *lana rossa*.	Operai di 3ª categoria (Movimento).	14.55
177	173	Berretto di *panno nero* con fascia di *velluto nero* e con trofeo ricamato in *oro*, costituito da ruota alata su un piccone, un badile ed una trivella in croce con sotto, disposte in arco, sei rosette a sei foglie, sormontate da monogramma F. S.	Capi tecnici principali (Lavori).	30.55
178	174	Berretto di *seta nera*: come sopra.	Id. id.	34.05
179	175	Berretto di *panno nero* con fascia di *velluto nero* e con trofeo ricamato in *oro*, costituito da ruota alata su un piccone, un badile ed una trivella in croce con sotto, disposte in arco, cinque rosette a sei foglie, sormontate da monogramma F. S.	Capi tecnici di 1ª classe (Lavori).	29.35
180	176	Berretto di *seta nera*: come sopra.	Id. id.	32.90
181	177	Berretto di *panno nero* con fascia di *velluto nero* e con trofeo ricamato in *oro*, costituito da ruota alata con frecce su un piccone, un badile e una trivella in croce, con sotto, disposte in arco, cinque rosette a 6 foglie, sormontate da monogramma F. S.	Capi tecnici di 1ª classe (Linee eletriche).	28.20
182	178	Berretto di *seta nera*: come sopra.	Id. id.	31.70

Numero progressivo	Categoria dei berretti	DESCRIZIONE DEI BERRETTI	QUALIFICA DEGLI AGENTI	Prezzo del berretto completo
183	179	Berretto di *panno nero* con fascia di *velluto nero* e con trofeo ricamato in *oro*, costituito da ruota alata su un piccone, un badile e una trivella in croce, con sotto, disposte in arco, quattro rosette a sei foglie, sormontate da monogramma F. S.	Capi tecnici di 2ª classe (Lavori).	25.40
184	180	Berretto di *seta nera*: come sopra.	Id. id.	28.90
185	181	Berretto di *panno nero* con fascia di *velluto nero* e con trofeo ricamato in *oro*, costituito da ruota alata con frecce su un piccone, un badile ed una trivella in croce con sotto, disposte in arco, quattro rosette a sei foglie sormontate da monogramma F. S.	Capi tecnici di 2ª classe (Linee elettriche).	25.85
186	182	Berretto di *seta nera*: come sopra.	Id. id.	29.35
187	183	Berretto di *panno nero* con fascia di *velluto nero* e con trofeo ricamato in *oro*, costituito da ruota alata su un piccone, un badile ed una trivella in croce, con sotto, disposte in arco, tre rosette a sei foglie, sormontate da monogramma F. S.	Capi tecnici di 3ª classe (Lavori).	24.65
188	184	Berretto di *seta nera*: come sopra.	Id. id.	28.20
189	185	Berretto di *panno nero* con fascia di *velluto nero* e con trofeo ricamato in *oro*, costituito da ruota alata con frecce su un piccone, un badile ed una trivella in croce con sotto, disposte in arco, tre rosette a sei foglie, sormontate da monogramma F. S.	Capi tecnici di 3ª classe (Linee elettriche).	24.65
190	186	Berretto di *seta nera*: come sopra.	Id. id.	28.20
191	187	Berretto di *panno nero* con trofeo ricamato in *argento*, costituito da ruota alata su un piccone, un badile ed una trivella in croce, con sotto due rosette a sei foglie, sormontate da monogramma F. S.	Capi squadra operai (Lavori)	19.50

Numero progressivo	Categoria dei berretti	DESCRIZIONE DEI BERRETTI	QUALIFICA DEGLI AGENTI	Prezzo del berretto completo
192	188	Berretto di *panno nero* con trofeo ricamato in *argento,* costituito da ruota alata con frecce su un piccone, un badile ed una trivella in croce, con sotto due rosette a sei foglie, sormontate da monogramma F. S.	Capi squadra operai (Linee elettriche).	19.95
193	189	Berretto di *panno nero* con trofeo ricamato in *argento,* costituito da ruota alata con frecce su un piccone, un badile ed una trivella in croce, con sotto una rosetta a sei foglie, sormontate da monogramma F. S.	Sotto capi squadra operai (Lavori).	19.05
194	190	Berretto di *panno nero* con trofeo ricamato in *argento,* costituito da ruota alata con frecce su un piccone, un badile ed una trivella in croce, con sotto una rosetta a sei foglie, sormontata da monogramma F. S.	Sotto capi squadra operai (Linee elettriche).	19.05
195	191	Berretto di *panno nero* con trofeo ricamato in *argento,* costituito da monogramma grande F. S. su piccola ruota alata sormontato da un piccone, un badile ed una trivella in croce e con sotto una rosetta a sei foglie ricamata in *argento* e *seta rossa*.	Operai di 1ª e 2ª categoria (Lavori).	21.85
196	192	Berretto di *panno nero* con trofeo ricamato in *argento* costituito da monogramma grande F. S. su piccola ruota alata con frecce sormontata da un piccone, un badile ed una trivella in croce con sotto una rosetta a sei foglie ricamata in *argento* e *seta rossa*.	Operai di 1ª e 2ª categoria (Linee elettriche).	21.85
197	193	Berretto di *panno nero* con trofeo in *metallo* costituito da monogramma grande F. S. su piccola ruota alata sormontato da un piccone, un badile ed una trivella in croce, con sotto una rosetta a sei foglie in *lana rossa*.	Operai di 3ª categoria (Lavori).	15.75

Numero progressivo	Categoria dei berretti	DESCRIZIONE DEI BERRETTI	QUALIFICA DEGLI AGENTI	Prezzo del berretto completo
198	194	Berretto di *panno nero* con trofeo in *metallo costituito* da monograma F. S. su piccola ruota alata con frecce sormontato da un piccone, un badile ed una trivella in croce, con sotto una rosetta a sei foglie in lana rossa.	Operai di 3ª categoria (Linee elettriche).	15.75

Personale di verifica veicoli.

Numero progressivo	Categoria dei berretti	DESCRIZIONE DEI BERRETTI	QUALIFICA DEGLI AGENTI	Prezzo del berretto completo
199	195	Berretto di *panno nero* con trofeo costituito da carrozza sormontata da monogramma F. S. tutto in *alpacca* con sotto una rosetta a sei foglie in lana rossa.	Untori.	16.20
200	196	Berretto di *seta nera*: come sopra.	Id. id.	24.45

Personale scambi delle Officine e Depositi.

Numero progressivo	Categoria dei berretti	DESCRIZIONE DEI BERRETTI	QUALIFICA DEGLI AGENTI	Prezzo del berretto completo
201	197	Berretto di *panno nero* con trofeo costituito da una locomotiva piccola, sormontata da monogramma F. S. tutto in *alpacca*, con sotto una stelletta a cinque punte in lana rossa.	Deviatori - Manovratori.	15.25

Berretti pel personale di navigazione.

Numero progressivo	Categoria dei berretti	DESCRIZIONE DEI BERRETTI	QUALIFICA DEGLI AGENTI	Prezzo del berretto completo
		Personale della navigazione.		
202	198	Berretto di *panno bleu scuro* con trofeo ricamato in oro costituito da palme intrecciate con àncora in centro sormontata da monogramma N. S. su velluto bleu. (Con sottogola a cordone dorato a grandi maglie).	Comandanti di 1ª e 2ª classe - Capi macchinista di 1ª e 2ª classe.	61.35
203	199	Berretto di *panno bleu scuro* con trofeo ricamato in oro costituito da palme intrecciate con àncora in centro sormontata da monogramma N. S. su velluto bleu. (Con sottogola di cuoio).	Primi, secondi, terzi ufficiali - Primi, secondi, terzi macchinisti.	46.45
204	200	Berretto di *panno bleu scuro* con trofeo ricamato in *seta gialla* costituito da due palme intrecciate con àncora in centro sormontata da monogramma N. S. su panno. (Con sottogola di cuoio).	Primi capi fuochisti - Primi meccanici - Primi elettricisti - Primi nostromi - Secondi nostromi - Carpentieri.	39.—
205	201	Berretto di *panno bleu scuro* alla marinara con nastro di *seta nera* con la scritta in seta gialla « Navigazione di Stato ».	Fuochisti Carbonai - Marinai Mozzi.	23.05
		Personale della navigazione dello stretto di Messina.		
206	202	Berretto di *panno bleu scuro* con trofeo ricamato in *oro* costituito da palme intrecciate con àncora in centro sormontata da monogramma N. S. su velluto bleu. (Con sottogola di cuoio).	Comandanti - Capitani in secondo di 1ª classe - Capi macchinisti Macchinisti in secondo di 1ª classe.	46.30
207	203	Berretto di *panno bleu scuro* con trofeo ricamato in *seta gialla* costituito da due palme intrecciate con àncora in centro sormontata da monogramma N. S. su panno.	Capi fuochisti - Nostromi.	39.—
208	204	Berretto di *panno bleu scuro* alla marinara con nastro di *seta nera* con la scritta in *seta gialla* « Navigazione Ferrovie dello Stato ».	Fuochisti - Carbonai - Marinai - Mozzi.	23.75

Allegato alla circolare N. 32-1921.

TABELLA D.

Prezzi degli effetti di vestiario.

Indicazione degli effetti di vestiario	Categoria	Indicazione della fodera	Prezzo per taglia: Unica		1ª Misure (a) cm. 44 a 48		2ª Misure (a) cm. 50 a 54		3ª Misure (a) cm. 56 a 60	
Soprabito (*Stiffelius*) a 2 petti di stoffa nera pesante	1	Zanella	—	—	157	90	165	60	173	50
Soprabito (*Stiffelius*) a 2 petti di stoffa nera leggera	2	»	—	—	138	—	144	—	150	25
Soprabito (*Stiffelius*) a 1 petto di stoffa nera pesante	3	»	—	—	149	50	157	20	164	90
Soprabito (*Stiffelius*) a 1 petto di stoffa nera leggera	4	»	—	—	129	85	136	10	142	30
Giacca di stoffa nera pesante	5	»	—	—	119	50	124	55	128	65
» » » »	5	Flanella leggera	—	—	129	35	134	40	138	50
» » » leggera . . .	6	Zanella	—	—	96	50	100	55	103	90
» » grigio ferro pesante .	7	»	—	—	112	80	117	60	121	45
» » » » » .	7	Flanella leggera	—	—	121	45	127	45	131	30
» » » » leggera	8	Zanella	—	—	87	35	90	50	93	10
» » turchina pesante . .	9	»	—	—	102	25	106	30	112	30
» » » » . .	9	Flanella leggera	—	—	112	10	116	15	122	15
» » » leggera . .	10	Zanella	—	—	79	90	83	05	87	60
» di cotone mistone	11	—	—	—	22	55	23	75	24	70
Giubba di fustagno	12	—	—	—	34	90	36	85	38	05
» »	12	Zanella	—	—	42	85	44	75	46	20
Camiciotto di cotone mistone (corto)	30	—	—	—	19	45	20	65	21	60
Camiciotto di cotone mistone (pel personale viaggiante)	31	—	—	—	21	35	21	85	22	30

(*a*) Semicirconferenza del torace

Indicazione degli effetti di vestiario	Categoria	Indicazione della fodera	Prezzo per taglia							
			Unica		1ª		2ª		3ª	
					Misure (a)					
					cm. 44 a 48		cm. 50 a 54		cm. 56 a 60	
Camiciotto di cotone turchino per guarda barriere)	32	—	—	—	27	60	28	10	28	80
Giubba grigio ferro pesante	33	Flanella leggera	—	—	129	25	134	05	137	90
» » » » . . .	33	Zanella	—	—	119	40	124	20	128	05
» » » leggera . . .	34	»	—	—	83	95	97	10	99	10
» » » pesante . . .	35	Flanella leggera	—	—	127	20	132	—	135	60
» » » » . . .	35	Zanella	—	—	117	60	122	40	126	—
» » » leggera . . .	36	»	—	—	91	80	94	80	97	80
» di stoffa nera pesante . . .	37	Flanella leggera	—	—	135	—	139	80	143	40
» » » » . . .	37	Zanella	—	—	125	40	130	20	133	80
» » » leggera . .	38	»	—	—	99	60	102	60	105	60
» » » pesante . . .	39	Flanella leggera	—	—	136	80	141	60	145	20
» » » » . . .	39	Zanella	—	—	127	20	132	—	135	60
» » » leggera . .	40	»	—	—	101	40	104	40	107	40
» di cotone mistone	41	—	—	—	37	50	37	80	38	10

(a) Semicirconferenza del torace.

Indicazione degli effetti di vestiario	Categoria	Indicazione della fodera	Prezzo per taglia: Unica		1ª		2ª		3ª	
					Misure (b)					
					cm. 44 a 50		cm. 52 a 58		cm. 60 a 62	
Pantaloni di stoffa nera pesante . . .	13	—	—	—	70	55	75	85	79	45
» » » leggera . .	14	—	—	—	58	30	62	40	65	50
» » grigio ferro pesante	15	—	—	—	65	75	70	55	73	90
» » » » leggera .	16	—	—	—	50	90	54	50	56	55
» » turchina pesante .	17	—	—	—	61	90	66	95	72	95
» » » leggera .	18	—	—	—	47	30	50	40	52	30
» di cotone mistone	19	—	—	—	19	20	20	40	21	35
» di fustagno nero	44	—	—	—	22	30	23	50	24	60
			Unica		1ª		2ª		3ª	
					Misure (c)					
					m. 1.10 a 1.20		m. 1.25 a 1.35		m. 1.40	
Panciotto di stoffa nera pesante. .	20	—	29	25	—	—	—	—	—	—
» » » leggera . .	21	—	26	65	—	—	—	—	—	—
» » grigio ferro pesante	22	—	28	30	—	—	—	—	—	—
» » » » leggera .	23	—	24	70	—	—	—	—	—	—
» » turchina pesante .	24	—	28	55	—	—	—	—	—	—
» » » leggera .	25	—	23	50	—	—	—	—	—	—
» di cotone mistone	26	—	11	30	—	—	—	—	—	—
» di fustagno nero	45	—	11	65	—	—	—	—	—	—
Cappotto di panno nero con bavero di velluto	27	Zanella	—	—	183	35	198	95	208	30
Cappotto di panno nero con bavero di velluto	27	Flanella leggera	—	—	201	35	217	20	226	55

(b) **Semicirconferenza della cintura.**
(c) **Altezza dei cappotti.**

Indicazione degli effetti di vestiario	Categoria	Indicazione della fodera	Prezzo per taglia							
			Unica		1ª		2ª		3ª	
					Misure (c)					
					m. 1.10 a 1.20		m. 1.25 a 1.35		m. 1.40	
Cappotto di panno nero con bavero di velluto	27	Flanella pesante	—	—	207	10	223	45	232	55
Cappotto di panno nero con bavero di velluto	27	Peluche	—	—	218	40	235	45	244	80
Cappotto di panno marengo (senza cappuccio)	28	Zanella	—	—	186	25	205	70	217	45
Cappotto di panno marengo (senza cappuccio)	28	Flanella leggera	—	—	204	25	223	90	235	45
Cappotto di panno marengo (senza cappuccio)	28	» pesante	—	—	210	—	229	90	241	70
Cappotto di panno marengo (senza cappuccio)	28	Peluche	—	—	221	30	242	15	253	90
Cappotto di panno marengo (con cappuccio)	28 *bis*	Zanella	—	—	212	40	231	60	243	35
Cappotto di panno marengo (con cappuccio)	28 *bis*	Flanella leggera	—	—	233	40	249	85	261	60
Cappotto di panno marengo (con cappuccio)	28 *bis*	» pesante	—	—	236	15	256	10	267	60
Cappotto di panno marengo (con cappuccio)	28 *bis*	Peluche	—	—	247	45	268	30	279	85
Cappotto di stoffa grigia impermeabile (senza cappuccio)	29	—	—	—	145	45	160	10	169	70
Cappotto di stoffa grigia impermeabile (senza cappuccio)	29	Flanella leggera	—	—	175	70	192	—	201	60
Cappotto di stoffa grigia impermeabile (senza cappuccio)	29	» pesante	—	—	181	45	198	25	197	60
Cappotto di stoffa grigia impermeabile (con cappuccio)	29 *bis*	—	—	—	168	50	183	10	192	70
Cappotto di stoffa grigia impermeabile (con cappuccio)	29 *bis*	Flanella leggera	—	—	198	70	215	05	224	60
Cappotto di stoffa grigio impermeabile (con cappuccio)	29 *bis*	» pesante	—	—	204	50	221	05	230	65
Cappotto leggero di stoffa grigia scura con bavero di velluto	43	Flanella leggera	—	—	192	—	207	60	217	20
Cappotto leggero di stoffa grigia scura con bavero di velluto	43	Zanella	—	—	174	—	189	60	199	20

(c) Altezza dei cappotti.

PROSPETTO

delle concessioni di massa vestiario con o senza contributo dell'Amministrazione.

Capi di vestiario	Quota di contributo		Grado degli agenti	Servizi cui appartengono gli agenti
	attuale	proposta		
Berretti	1/2	3/4	12 a 16	Direz. Gen. - Uff. Comp.li e distaccati.
»	1/2	3/4	16	Magazzini.
»	1/4	2/3	12 a 17	Sorveglianza e Lavori.
»	1/4 1/3 1/2	1/2 2/3 3/4	8 a 16	Depositi Trazioni e Officine Veicoli.
»	—	1/2	7 a 10	Stazioni - Gestioni e Treni.
»	1/4	2/3	10 a 12	Stazioni - Gestioni e Treni.
»	1/2	3/4	13 a 16	Stazioni - Gestioni e Treni.
Cappelli paglia	1/4	2/3	12 a 17	Sorveglianza e Lavori.
»	1/3	2/3	12, 13, 15	Trazione.
»	1/2	3/4	12, 14, 15 16	Stazioni (Capi Man. Dev. - C. S. Man. Dev.). Man. Dev. e (G. B.).
Soprabiti (stiffelius) . .	1/2	3/4	12	Direz. Gen. Serv. ed Uffici Compartimentali - Uscieri Capi.
Soprabiti (stiffelius) . .	—	1/4	7, 8, 9	Stazioni (Capi stazione).
Giacche (di stoffa) . . .	1/2	3/4	12 a 16	Direz. Gen. - Servizi Uff. Compartim.
» . . .	1/4	1/2	12 a 17	Lavori.
» . . .	1/4 1/2	1/2 3/4	8 a 16	Depositi Trazione e Officine Veicoli.
» . . .	—	1/4	7 a 10	Stazioni Gestioni Treni.
» . . .	1/4	1/2	10 a 12	Stazioni Gestioni Treni.
» . . .	1/2	3/4	13 a 16	Stazioni Gestioni Treni.
Pantaloni (di stoffa) . .	1/2	3/4	12 a 16	Dir. Gen. Serv. Dir. Comp. Magazzini.
» . .	1/4	1/2	12 a 16	Sorveglianza e Lavori.
» . .	1/4 1/2	1/2 3/4	8 a 16	Depositi Trazioni e Officine Veicoli.
» . .	—	1/4	7 a 10	Stazioni Gestioni e Treni.
» . .	1/4	1/2	10 a 12	Stazioni Gestioni e Treni.
» . .	1/3	2/3	12 a 16	Stazioni Gestioni e Treni.

Capi di vestiario	Quota di contributo		Grado degli agenti	Servizi cui appartengono gli agenti
	attuale	proposta		
Pantaloni (di stoffa) . .	½	¾	12 a 16	Stazioni Gestioni e Treni.
Panciotti (di stoffa) . .	½	¾	12 a 16	Dir. Gen. Serv. Dir. Comp. Magazzini.
» . .	¼	½	12 a 16	Sorveglianza e Lavori.
» . .	¼ ½	½ ¾	8 a 16	Deposito Trazione e Officina Veicoli.
» . .	—	¼	7 a 10	Stazioni Gestioni e Treni.
» . .	¼	½	10 a 12	Stazioni Gestioni e Treni.
» . .	⅓	⅔	12 a 16	Stazioni Gestioni e Treni.
» . .	½	¾	13 a 16	Stazioni Gestioni e Treni.
Giacche di cotone mistone	¼	½	12 a 17	Sorveglianza e Lavori.
Pantaloni di cotone mistone	½	¾	16	Magazzini.
Panciotti di cotone mistone	—	—	—	
Pantaloni di fustagno nero	⅓	⅔	12	Trazione (Macchinisti e Fuochisti).
Panciotti di fustagno nero	¼	¾	13	Verificatori.
Giubbe di fustagno nero	½	¾	12, 14, 16	Stazioni (Capi Dev. Man. - C. S. Dev. e Man. Dev. e Man.).
Cappotti di panno nero .	—	¼	8, 9, 10	Depositi Trazione Capi Deposito.
Cappotti di panno nero .	—	¼ ¾	7, 8, 9, 10	Stazioni (Capi staz., fino al 2° grado). - Capi gestione Principali).
Cappotti di panno nero .	— c ½	¼ ¾	9/10	Stazioni (Capi Staz. - Applicati - Controllori e A. Applicati.
Cappotti di panno marengo con cappuccio mobile.	½	¾	12 a 16	Dir. Gen. Serv. Dir. Comp. Magazzini.
»	¼	½	12 a 17	Sorveglianza e Lavori.
»	¼ ½	½ ¾	8 a 16	Trazione e Veicoli.
»	—	¼	7, 8, 9	Stazioni.
»	¼ ⅓ ½	¼ ½ ⅔ ¾	9, 16	Stazioni e Treni.
Camiciotti di cotone mistone corti.	½	¾	16	Magazzini (Manovali).
»	¼	½	13, 15, 16	Deposito Trazione e Officina Veicoli.

Capi di vestiario	Quota di contributo		Grado degli agenti	Servizi cui appartengono gli agenti
	attuale	proposta		
Camiciotti di cotone mistone corti.	½	¾	12, 14, 15, 16	Stazioni e Treni (Capi Dev. e Man.).
Camiciotti di cotone mistone per personale viaggiante.	⅓ ½	⅔ ¾	12, 13, 14, 15	Treni.
Camiciotti di rasone turchino per guardia barr.	½	¾	17	Lavori (Guardia barriere donne).
»	½	¾	17	Stazioni (Guardia barriere donne).
Vestaglie di zanella nera .	¾	¾	—	Scrivane (Stabili in prova e avvent.).
Camiciole di lana. . . .	—	—	—	Due all'anno a tutti gli agenti obbligati a portar l'uniforme.
Vestiti completi d'incerata o tela idrofoga.	¾	¾	—	Trazione - Macchinisti e Fuochisti.
»	½	¾	—	Stazioni (Agenti di manovra e Dev. Vig. notte e Sorv. Teleg - C. S. Guardiani pulizia carrozze - Illuminazione).
Camici e camiciotti . . .	½	¾	—	Al personale addetto ai gabinetti di chimica e tipolitografia e alle riproduzioni eliografiche.
Impermeabili di gomma con cappuccio.	$^3/_{10}$	$^6/_{10}$	—	Capi stazione di 2°, 3° e 4° grado - Applicati Mov. - Capi fermata Conduttori - Capi - Guidatori Treni elettrici - Conduttori e Frenatori.
Impermeabili di gomma con cappuccio.	½	¾	—	Guardie portoni Direz. Gen. - Chauffeurs della Direzione Generale.
Gambali di cuoio . . .	½	¾	—	Chauffeurs della Direzione Generale.
Orologi da tasca	⅕	⅕	una volta tanto	Fuochisti - Sorveglianti della linea - Capi Squadra Cantonieri - Guardiani - Cant. Capi Manovra - Capi deviatori - Capi Squadra Man. e Dev. - Deviatori manovratori - Capi stazione di 2°, 3° e 4ª grado - Applicati - Movimento - Capi Fermata - Capi Squadra Officine - Guardiani officine - Conduttori Princ. - Conduttori e Frenatori.

Circolare N. 33.

Alloggi del personale.

Con riferimento all'ordine di servizio n. 73-1921 pubblicato nel bollettino n. 21 del 26 maggio c. a., si partecipa che le « Norme relative ai locali per alloggi costruiti dall'Amministrazione pel proprio personale con fondi stanziati nella parte straordinaria del bilancio ferroviario », sono state depositate presso la Sezione contratti del Servizio Personale e affari generali — con atto pubblico n. 19 di repertorio del 2 luglio 1921, registrate a Roma il 9 luglio 1921, al registro 415, n. 350, atti pubblici, gratis.

Alla distribuzione di dette norme agli uffici interessati provvederà il Servizio Lavori, al quale pertanto debbono essere rivolte le richieste degli uffici stessi.

Istruzione N. 2.

OPERA DI PREVIDENZA A FAVORE DEL PERSONALE DELLE FERROVIE DELLO STATO.

Legge 19 giugno 1913, n. 641, modificata dal decreto-legge Luogotenenziale 1º agosto 1918, n. 1197, e dalla legge 7 aprile 1921, n. 370.

Regolamento per il funzionamento dell'Opera approvato con decreto ministeriale 2 agosto 1913 e successivamente modificato con decreto ministeriale 3 gennaio 1921.

Liquidazione e pagamento delle indennità di buonuscita, dei sussidi temporanei e degli assegni alimentari.

In seguito alle modificazioni introdotte nella legge riguardante l'Opera di Previdenza, e nel regolamento per il funziona-

mento di detta Opera, sentito il Comitato Amministratore dell'Opera stessa, si è redatta, in relazione al disposto dell'art. 20 del regolamento, la presente nuova istruzione, e relativo allegato, la quale annulla e sostituisce la istruzione n. 5 - 1913 e relative appendici n. 1 e 2.

§. I.

Indennità di buonuscita agli agenti.

Per conseguire il pagamento della indennità di buonuscita, gli agenti esonerati debbono presentare una dichiarazione di domicilio, dalla quale risulti la via ed il numero dell'abitazione nonchè la località prescelta per la riscossione dell'indennità stessa.

In posseso di tale dichiarazione i Servizi, le Unità Speciali, e le Divisioni Compartimentali compilano, secondo le norme del Regolamento, per ciascun agente esonerato, l'apposito modulo P. 324 e lo trasmettono, in doppio esemplare — corredato della dichiarazione di domicilio — direttamente al Servizio Personale ed affari generali per le operazioni di riscontro di sua competenza e per le ulteriori pratiche di approvazione.

Il Servizio Personale ed affari generali restituisce direttamente ai Servizi, o alle Unità Speciali, o alle Divisioni mittenti, uno dei due moduli munito della formula originale di approvazione, in base al quale i Servizi, le Unità Speciali e le Divisioni stesse emettono il corrispondente ruolo da registrarsi a debito conto e del partitario relativi, allegandovi l'originale del mod. P. 324.

Per gli agenti esonerati per inabilità fisica si richiama l'attenzione sull'art. 11 del Regolamento.

Le competenti ragionerie provvedono, a mezzo delle dipendenti Casse, per il pagamento, il quale deve essere effettuato *non prima* della data di decorrenza dell'esonero.

I Servizi, le Unità Speciali e le Divisioni, appena ricevuta di ritorno la liquidazione dell'indennità di buonuscita approvata, provvedono a fare agli interessati la comunicazione di cui all'articolo 18 del regolamento, valendosi all'uopo del modulo P. 328 opportunamente completato ed unendovi la ricevuta mod. P. 328*a*) che gli interessati stessi debbono restituire firmata e datata agli

effetti dell'art. 18 del Regolamento. Il mod. P. 328 deve essere firmato dal Capo del Servizio, o della Unità Speciale o della Divisione competenti o da chi per essi.

Il mod. P. 328 debitamente firmato dall'interessato, deve rimanere in atti del Servizio o dell'Unità Speciale o della Divisione.

L'emissione del ruolo deve essere fatta indipendentemente dalla comunicazione della liquidazione all'interessato, e quindi non occorre attendere di ritorno la ricevuta della comunicazione stessa.

Sulla indennità di buonuscita spettante agli agenti esonerati, possono essere recuperati gli eventuali crediti dell'amministrazione verso l'agente stesso, che non abbiano potuto essere pareggiati sulle ultime competenze, nei limiti, però, fissati dal punto 2° dell'art. 2 della legge 30 giugno 1908, n. 335, e cioè fino ad un quinto della indennità al massimo.

In caso di morte dell'agente dopo l'esonero, e prima che sia stata liquidata l'indennità di buonuscita, vi si provvede nei modi sovraindicati, salvo ad effettuarne il pagamento agli eredi dietro esibizione dei prescritti documenti.

§. II.

Indennità di buonuscita alle vedove ed ai discendenti degli agenti defunti in attività di servizio.

Nel caso di agenti morti in attività di servizio che lasciano congiunti aventi diritto alla indennità di buonuscita a norma dell'art. 1 punto 1° della legge, questi debbono presentare la dichiarazione di domicilio come è stabilito per gli agenti, corredata dei documenti prescritti — secondo i casi — dai capitoli *A* - 2° e 3° della distinta allegata alla presente Istruzione.

I Servizi, le Unità Speciali e le Divisioni Compartimentali, una volta in possesso della dichiarazione e di tutti i voluti documenti, compilano, secondo le norme del Regolamento, il prospetto di liquidazione della indennità di buonuscita modulo P. 324*a*) e lo trasmettono in doppio esemplare al Servizio Personale ed affari generali per le operazioni di riscontro di sua competenza e per le pratiche di approvazione.

Il Servizio Personale ed affari generali restituisce direttamente ai Servizi, o alle Unità Speciali o alle Divisioni mittenti uno dei due moduli munito della formula originale d'approvazione, da servire per l'emissione del corrispondente ruolo, analogamente a quanto è detto per gli agenti nel precedente paragrafo I. Qualora per effetto della diversa residenza dei percipienti debbano essere emessi più ruoli, l'originale del mod. P. 324a) va allegato al primo ruolo emesso e negli altri deve farsi opportuno riferimento al ruolo cui trovasi allegato l'originale.

Anche il pagamento della indennità di buonuscita alle vedove ed ai discendenti viene effettuato a mezzo delle Casse.

I Servizi, le Unità Speciali e le Divisioni, appena ricevuta di ritorno la liquidazione della indennità di buonuscita approvata, provvedono a fare agli interessati la comunicazione di cui all'articolo 18 del Regolamento, valendosi all'uopo del mod. P. 329 opportunamente completato ed unendovi la ricevuta del mod. P. 329a) che gli interessati stessi debbono restituire firmata e datata agli effetti dell'art. 18 del Regolamento. Il mod. P. 329 deve essere firmato dal Capo del Servizio, o dell'Unità Speciale, o della Divisione competenti o da chi per essi. Occorrendo, può essere fatta separata comunicazione a ciascun avente diritto di una stessa liquidazione di indennità di buonuscita.

Come già si è detto per gli agenti, la ricevuta mod. P. 329 a) deve rimanere in atti del Servizio, o dell'Unità Speciale o della Divisione, e l'emissione del ruolo è indipendente dalla comunicazione della liquidazione agli interessati.

Sulla indennità di buonuscita spettante alle vedove ed ai discendenti, non possono essere effettuate ritenute per crediti dell'Amministrazione verso l'agente defunto.

§. III.

Rimborso delle trattenute per l'iscrizione all'Opera di previdenza nei casi previsti dall'art. 3 *della legge.*

Per il rimborso, nei casi previsti dalla legge, delle ritenute applicate per l'iscrizione degli agenti all'Opera di Previdenza, i Servizi, le Unità Speciali e le Divisioni Compartimentali trasmet-

teranno al Servizio Personale ed affari generali, in doppio esemplare, il prospetto mod. P. 333 sul quale saranno specificate le trattenute eseguite anno per anno.

Un esemplare di questo modulo, debitamente approvato, sarà restituito al Servizio, o alla Unità Speciale o alla Divisione mittente, e sarà allegato al corrispondente ruolo che dovrà essere portato a debito del conto e del partitario relativi.

Nel caso previsto dalla lettera *b*) del citato articolo 3 della legge, la restituzione delle ritenute si effettua a favore della vedova e dei figli, e, in loro mancanza, a favore dei congiunti conviventi ed a carico dell'agente.

§ IV.

Sussidi temporanei agli orfani e assegni alimentari.

Per i sussidi temporanei agli orfani e per gli assegni alimentari, occorre che gli aventi diritto, e per essi eventualmente i tutori o i curatori, ne facciano domanda, corredata dei documenti prescritti dai capitoli B e C della distinta allegata alla presente Istruzione.

La presentazione dello stato di famiglia di cui al capitolo *C*. § II, n. 1 lettera *e*) non pregiudica il diritto nell'Amministrazione di fare quelle ulteriori indagini che ritenesse necessarie per accertare la condizione dell' « a carico ».

I Servizi, le Unità Speciali e le Divisioni Compartimentali, in possesso della domanda, compilano la proposta di sussidio temporaneo o di assegno alimentare vitalizio mod. P. 325 o P. 326 e la trasmettono in duplice esemplare corredata della domanda stessa e dei documenti, direttamente al Servizio Personale ed affari generali per le operazioni di riscontro di sua competenza.

Avvenuta l'approvazione della proposta, il Servizio Personale ed affari generali compila i certificati d'iscrizione mod. P. 330 o P. 331 da inviarsi con lettera mod. P. 332 ai Servizi, o alle Unità Speciali, o alle Divisioni perchè provvedano alla consegna dei certificati stessi agli interessati, i quali devono rilasciarne ricevuta sull'apposito mod. 330a) o P. 331a).

La ricevuta firmata e datata agli effetti dell'art. 18 del Rego-

lamento, sarà restituita al Servizio Personale ed affari generali per la conservazione in atti.

La consegna dei certificati agli interessati residenti in località che non abbiano stazione o fermata, sarà fatta dai Servizi, o dalle Unità speciali, o dalle Divisioni per posta in piego raccomandato con ricevuta di ritorno, giusta il citato art. 18 (ultimo alinea) del Regolamento.

Tale ricevuta sarà pure trasmessa al Servizio Personale ed affari generali per la conservazione in atti.

Al pagamento dei sussidi temporanei e degli assegni da effettuarsi a norma dell'art. 16 del Regolamento, provvede il Servizio Personale ed affari generali mediante ruoli continuativi che trasmette pel tramite della Ragioneria alle Casse Compartimentali o stazioni delle località in cui si trovano gli interessati.

§. V.

Anticipazioni.

Agli agenti esonerati può essere anticipata una parte della indennità, quando sia già trascorsa la data di decorrenza dell'esonero. Agli agenti esonerati per inabilità fisica, non potranno essere fatte anticipazioni se non dopo che il provvedimento di esonero sia reso irretrattabile conforme è detto all'art. 11 del Regolamento sempre però dopo la data di decorrenza dell'esonero. La concessione delle anticipazioni sulla indennità di buonuscita è fatta dai Capi Servizio, dai Capi delle Unità speciali, o dai Capi delle Divisioni Compartimentali nei limiti di un quarto della somma spettante. Per l'antcipazione di un importo maggiore, occorre l'autorizzazione della Direzione Generale.

Anche alle vedove possono essere fatte dai Capi Servizio, dai Capi delle Unità Speciali, e dai Capi delle Divisioni Compartimentali, anticipazioni sulla indennità di buonuscita quando sia già trasmessa alla Direzione Generale la liquidazione mod. P. 324 a) con tutti i prescritti documenti. Tali anticipazioni non dovranno di regola oltrepassare la metà della somma spettante alla vedova, esclusa la parte dovuta ai discendenti.

§. VI.

Assegni alimentari a congiunti inabili al lavoro.

Nel caso siano avanzate domande di assegni alimentari a favore di congiunti dell'agente inabili al lavoro (padre, figli, figlie, fratelli e sorelle), di cui al n. 3 dell'art. 1, della legge 19 giugno 1913, n. 641, modificato dalla legge 7 aprile 1921, n. 370, il Servizio, o l'Unità Speciale, o la Divisione Compartimentale dalla quale dipendeva l'agente, provoca dall'Ufficio Sanitario della propria circoscrizione la visita medica di cui all'art. 15 del regolamento Se il risultato della vita conferma l'inabilità, il Servizio, o l'Unità Speciale o la Divisione compila la proposta di assegno a norma del paragrafo IV e la trasmette, con tutti i documenti, compreso il certificato medico, al Servizio Personale ed affari generali per le ulteriori pratiche, come di regola: se il risultato della visita è negativo, il Servizio, o l'Unità Speciale, o la Divisione trasmette al Servizio Personale ed affari generali la domanda coi documenti compreso il certificato medico negativo, senza compilare la proposta.

I Servizio Personale ed affari generali provoca in sede competente la decisione e dispone per la sua comunicazione all'interessato od a chi legalmente lo rappresenti, ritirando ricevuta della comunicazione stessa agli effetti dell'art. 18 del regolamento.

§. VII.

Domande di sussidi, di assegni alimentari, di ricovero orfani, ecc. in conto disponibilità.

Pervenendo domande di sussidi temporanei o assegni alimentari da chi non vi abbia diritto a termini di legge, ma trovasi nelle volute condizioni per concorrere ai benefici da conferirsi nei limiti delle disponibilità, i Servizi, o le Unità Speciali, o le Divisioni Compartimentali, trasmettono le domande stesse al Servizio Personale ed affari generali con i documenti eventualmente prodotti, dando, riguardo ai richiedenti, le maggiori possibili informazioni affinchè possa essere deciso in sede competente se la domanda sia da prendere in considerazione.

Occorrendo altri documenti, oltre quelli eventualmente presentati dagli interessati, essi sono richiesti dal Servizio Personale ed affari generali pel tramite dei Servizi e delle Unità Speciali o delle Divisioni Compartimentali.

Analogamente dicasi per le domande intese ad ottenere il ricovero di orfani in istituiti di educazione.

Allegato alla istruzione N. 2.

Documenti per la liquidazione delle indennità di buonuscita, dei sussidi annui temporanei e degli assegni alimentari.

A — INDENNITA' DI BUONUSCITA.

1° - *Agenti esonerati dal servizio.*

Dichiarazione di domicilio nella quale si deve indicare la via ed il numero dell'abitazione, nonchè la località prescelta per la riscossione della indennità.

2° - *Agenti morti in attività di servizio dopo il* 19 *settembre* 1918 (1)

Vedova con o senza figli minori celibi o figlie nubile ancorchè maggiori di età.

a) dichiarazione di cui al precedente capitolo 1°;

b) atto di morte dell'agente;

c) atto di matrimonio;

d) atto giudiziale di notorietà od anche certificato municipale di notorietà (2) dal quale risulti se fu o meno pronunciata, contro la vedova, sentenza di separazione di corpo per colpa di lei, o, quando fosse stata pronunciata, se fu resa definitiva, ed inoltre, se i coniugi convivessero insieme nell'ultimo periodo di vita del marito;

e) altro simile atto o certificato (3) che può essere unito al precedente dal quale risulti lo stato di famiglia dell'agente al giorno della morte, compresi i figli di precedenti matrimoni, nonchè i figli naturali legalmente riconosciuti o dichiarati e gli adot-

---

(1) Il decreto-legge luogotenenziale 1° agosto 1918, n. 1197, fu pubblicato nella *Gazetta Ufficiale* del 5 settembre 1918. Conseguentemente, la disposizione dell'art. 1 del decreto stesso riflettente la sostituzione dell'art. 1, n. 1 della legge 19 giugno 1913, n. 641, ha effetto dal 20 settembre 1918.

(2) Il certificato municipale deve essere compilato su conforme dichiarazione di tre testimoni firmati nel certificato stesso.

(3) Il certificato deve essere legalizzato dalla competente autorità.

tivi. Qualora l'agente non abbia lasciato figli naturali od adottivi, nel documento stesso deve essere fatta analoga dichiarazione.

Per ciascun figlio di età superiore ai 14 anni, ma inferiore a 21, e per ciascuna figlia di età superiore ai 12 anni, deve pure risultare se abbia contratto matrimonio;

f) atto di nascita della vedova;

g) atti di nascita dei figli minori celibi e delle figlie nubili ancorchè maggiori di età.

Per la vedova, che alla morte dell'agente non abbia superato i 50 anni di età, occorre inoltre:

h) certificato modico dal quale risulti che la vedova, per le sue condizioni fisiche, non è in grado di procreare; ovvero altro certificato medico rilasciato dopo trascorsi almeno quattro mesi e mezzo dalla morte dell'agente, da cui risulti che la vedova non trovasi in istato di gestazione.

In mancanza di uno di tali certificati, ed anche quando dopo la presentazione di esso, la Giunta dell'Opera di Previdenza ritenesse, in via eccezionale, necessaria una visita da parte di un Ispettore sanitario dell'Amministrazione, e la vedova vi si rifiutasse, si darà corso alle pratiche per la liquidazione della indennità di buonuscita, soltanto dopo la produzione di un atto giudiziale di notorietà o di un certificato municipale rilasciato in data non anteriore a 10 mesi dalla morte dell'agente, dal quale documento risulti che non sia nato alcun figlio postumo.

In caso di gestazione, per poter dar corso alle pratiche per la liquidazione della indennità di buonuscita, occorre il certificato di nascita del figlio postumo, oppure, quando la gestazione abbia avuto esito negativo, un certificato medico che lo comprovi.

Figli minori celibi e figlie nubili ancorchè maggiori di età, senza la vedova.

i) i documenti di cui alle precedenti lettere *a*), *b*), *e*) e *g*).

Per i minori, non emancipati, orfani di entrambi i genitori e per le figlie nubili interdette:

l) deliberazione del consiglio di famiglia per la nomina del tutore o per la tutela nei casi di cui gli articoli 245 e 248 del Co-

dice civile, o rispettivamente l'atto notarile od il testamento, i documenti da cui risulti la qualità di avo paterno o materno, o l'atto di matrimonio, negli altri casi previsti dagli articoli 242, 244 e 330 del Codice civile.

Altri discendenti ammessi alla successione legittima quando manchino figli minori celibi, figlie nubili e la vedova.

m) *i* documenti di cui alle precedenti lettere *a*) e *b*);

n) atto giudiziale di notorietà od anche certificato municipale di notorietà (1) dal quale risulti lo stato di famiglia dell'agente al giorno della morte, compresi i figli di precedente matrimonio, nonchè i figli naturali legalmente riconosciuti o dichiarati, i figli adottivi ed i discendenti dei figli premorti all'agente. Nel documento stesso deve poi essere dichiarato che l'agente non lasciò altri discendenti legittimi oltre quelli che vi sono indicati.

Per ciascuna figlia maritata deve pure risultare il cognome e nome del marito;

o) gli atti di nascita delle persone indicate nell'atto o certificato di cui alla lettera *n*).

Per i minori non emancipati, orfani di entrambi i genitori e per gli interdetti, occorrono inoltre i documenti di cui alla precedente lettera *l*).

3° - *Agenti morti in attività di servizio antecedentemente al* 20 *settembre* 1918.

Vedove con o senza discendenti,

a) i documenti di cui alle lettere *a*), *b*), *c*) e *d*) del precedente articolo 2°;

b) atto giudiziale di notorietà o certificato municipale di notorietà (1) che può essere unito all'atto o certificato di cui alla lettera *d*) del precedente capitolo 2°, dal quale risulti lo stato di famiglia dell'agente al giorno della morte, compresi i figli di precedenti matrimoni, nonchè i figli naturali legalmente riconosciuti

(1) Il certificato deve essere legalizzato dalla competente autorità.

o dichiarati, i figli adottivi ed i discendenti dei figli premorti all'agente. Nel documento stesso deve poi essere dichiarato che l'agente non lasciò altri discendenti legittimi oltre quelli che vi sono indicati.

Per ciascuna figlia di età superiore ai 12 anni deve pure risultare se sia nubile o maritata, ed in quest'ultimo caso, il cognome e nome del marito;

c) atto di nascita delle persone indicate nel certificato di cui alla lettera *b*) del presente capitolo.

Per la vedova che alla morte dell'agente non abbia superato i 50 anni di età, occorrono inoltre i documenti di cui alla lettera *h*) del precedente capitolo 2°.

Soli discendenti,

d) i documenti di cui alle lettere *a*) e *b*) del precedente capitolo 2°, *b*) e *c*) del presente capitolo;

Per i minori non emancipati, orfani di entrambi i genitori e per gli interdetti occorrono inoltre i documenti di cui alla lettera *l*), del precedente capitolo 2°.

B — SUSSIDI TEMPORANEI AGLI ORFANI SINO AL 18° ANNO DI ETA'.

Istanza corredata dei seguenti documenti (1):

a) atto di morte dell'agente;

b) atto di matrimonio dei genitori;

c) atti di nascita dei figli minori di 18 anni;

d) certificato municipale dal quale risulti lo stato di famiglia lasciata dall'agente defunto e per ciascuna figlia di età superiore ai 12 anni, se sia nubile o maritata.

Per gli orfani di entrambi i genitori:

e) i documenti di cui al capitolo *A* - 2° lettera *l*).

Nei casi di orfani di agenti morti per causa di servizio ov-

(1) Per gli orfani anche di madre e per figli di precedente matrimonio, l'istanza deve essere presentata dal tutore.

vero in conseguenza di ferite od infermità riportate nelle circostanze previste per il diritto alla pensione privilegiata di guerra, che non abbiano appartenuto al personale di ruolo da almeno 5 anni, occorre inoltre:

f) certificato medico rilasciato dall'Ufficio sanitario compartimentale e vidimato dal Capo del Servizio Sanitario circa le cause della morte dell'agente, ovvero copia autentica di decreto della Corte dei Conti, od altro documento da cui risulti che alla vedova oppure agli orfani, fu liquidata la pensione privilegiata di guerra.

C — ASSEGNI ALIMENTARI.

§ 1. — **Famiglie di agenti morti in attività di servizio ed in quiescenza a partire dal 1° marzo 1920** (1).

1° - *Genitori.*

Istanza corredata dei seguenti documenti:

a) atto di morte dell'agente o del pensionato;

b) atto di matrimonio dei genitori;

c) atti di nascita dei genitori;

d) atto giudiziale di notorietà dal quale risulti se entrambi i genitori, oppure il solo padre o la sola madre fossero a carico dell'agente o del pensionato;

e) certificato della commissione medica di cui all'art. 15 del regolamento che attesti l'inabilità al lavoro del padre dell'agente o del pensionato, qualora il padre stesso non abbia compiuto il 60° anno di età.

2° - *Figli inabili al lavoro e figlie inabili al lavoro rimasti orfani di entrambi i genitori.*

Istanza corredata dei seguenti documenti: (1).

a) atto di morte dei genitori;

b) atti di nascita dei figli e delle figlie;

---

(1) Data dalla quale hanno effetto le modificazioni introdotte nella legge sull'opera con l'art. 1 della legge 7 aprile 1921, n. 370.

(1) Per i figli e per le figlie che siano minorenni o interdetti ovvero inabilitati l'istanza deve essere presentata dal tutore ovvero con l'assistenza del curatore.

c) certificato di stato libero per le figlie;

d) certificato di moralità e buona condotta tanto per i figli quanto per le figlie (2);

e) certificato della commissione medica di cui all'art. 15 del regolamento che attesti l'inabilità al lavoro dei figli e delle figlie.

Per i figli e per le figlie minorenni e per gli interdetti:

f) i documenti di cui al capitolo *A* - 2° lettera *l*).

3° - *Fratelli e sorelle nubili o vedove che siano inabili al lavoro*:

Istanza corredata dei seguenti documenti (1):

a) atto di morte dell'agente o del pensionato;

b) atti di nascita dei fratelli e delle sorelle;

c) certificato di stato libero e di vedovanza delle sorelle;

d) certificato di moralità e di buona condotta (2) tanto per i fratelli quanto per le sorelle;

e) certificato della Commissione medica di cui all'art. 15 del Regolamento che attesti la inabilità al lavoro dei fratelli e delle sorelle;

f) atto giudiziale di notorietà dal quale risulti se i fratelli e le sorelle fossero a carico dell'agente.

Per i fratelli e per le sorelle minorenni e per gli interdetti:

g) i documenti di cui al capitolo *A* n. 2 lettera *l*).

---

(2) Il certificato di moralità e buona condotta deve essere pure presentato entro il mese di dicembre di ciascun anno successivo a quello nel quale fu approvata la liquidazione dell'assegno.

Tale certicato dovrà essere però di data non anteriore al 1° novembre.

(1) Per i fratelli e per le sorelle che siano minorenni o interdetti, ovvero inabilitati, l'istanza deve essere presentata dal tutore ovvero con l'assistenza del curatore.

(2) Il certificato di moralità e buona condotta deve essere pure presentato entro il mese di dicembre di ciascun anno successivo a quello nel quale fu approvata la liquidazione dell'assegno.

Tale certificato dovrà essere però di data non anteriore al 1° novembre.

§ 2. — **Famiglia di agenti morti in attività di servizio od in quiescenza antecedentemente al 1° marzo 1920.**

1° - *Madri vedove.*

Istanza corredata dei seguenti documenti:

a) atto di morte dell'agente o del pensionato;

b) atto di matrimonio;
c) atto di nascita;
d) certificato di vedovanza
} della madre dell'agente;

e) stato di famiglia mod. *A*-14 dell'agente defunto, dal quale risulti la data di inscrizione della madre « a carico », nonchè i relativi documenti giustificativi.

2° - *Figlie nubili, orfane di madre alla morte del padre.*

Istanza corredata dei seguenti documenti (1):

a) atto di morte dei genitori
b) atto di nascita
c) certificato di stato libero
d) certificato di moralità e di buona condotta (2)
} delle figlie nubili;

Per le figlie minorenni e per le interdette:

e) i documenti di cui al capitolo *A* - 2° lettera *l*).

3° - *Figli inabili al lavoro per difetti fisici o mentali (orfani di madre alla morte del padre.*

Istanza corredata dei seguenti documenti (3):

a) atto di morte dei genitori;

b) atti di nascita dei figli inabili al lavoro;

---

(1) Per le minori e per le figlie interdette l'istanza deve essere presentata dal tutore.

(2) Il certificato di moralità e buona condotta deve essere pure presentato entro il mese di dicembre di ciascun anno successivo a quello nel quale fu approvata la liquidazione dell'assegno.

Tale certificato dovrà essere però di data non anteriore al 1° novembre.

(3) Per i minori e per i figli interdetti, ovvero inabilitati l'istanza deve essere presentata dal tutore ovvero con l'assistenza del curatore.

c) certificato della Commissione medica di cui all'art. 15 del Regolamento che attesti la inabilità al lavoro di detti figli.

Per i figli minori non emancipati e per gli interdetti, ovvero inabilitati:

d) i documenti di cui al capitolo *A* - 2° lettera *l*).

Avvertenze.

1° L'istanza per i sussidi e gli assegni alimentari deve essere scritta su carta da bollo da L. 2 - diretta al Comitato dell'Opera di Previdenza.

Deve indicare il nome, il cognome e la qualità del richiedente, esser da lui sottoscritta, contenere l'oggetto della domanda e la indicazione della località prescelta per la riscossione del sussidio o dell'assegno, nonchè il preciso indirizzo dell'abitazione.

2° Gli atti di nascita, di matrimonio, di morte, i certificati municipali, e gli atti notorietà sono validi in carta libera.

Gli atti di nascita, di matrimonio, di morte, debbono essere legalizzati dal Presidente del tribunale civile se rilasciati dal Municipio, o dalle Curie Vescovili se rilasciati dalle autorità parrocchiali.

Nei casi in cui venga nominato il tutore, e questi non sia l'avo paterno o materno degli orfani, e dal Consiglio di famiglia sia dispensato dal prestare cauzione, la relativa deliberazione deve essere omologata dal Tribunale (art. 292 del Codice civile).

I figli naturali, legalmente riconosciuti o dichiarati ed i figli adottivi, devono presentare i relativi documenti attestanti l'avvenuto riconoscimento e l'adozione. Altrettanto dicasi per i figli legittimati quando la loro legittimazione non risulti dall'atto di matrimonio dei genitori.

N. B. — I documenti di cui la presente distinta non occorrono allorchè siano già stati presentati per il conseguimento di assegno a carico del fondo pensioni e viceversa non dovranno più presentarsi per il conseguimento di quest'ultimo assegno quando siano già stati prodotti all'Opera di Previdenza.

L'Opera caso per caso, si riserva di richiedere, ove lo ritenga utile o necessario, altri documenti in aggiunta a quelli ivi indicati.

Il Direttore Generale.
C. CROVA.

SENTENZA

Personale - Amnistia disciplinare - Procedimento amministrativo già espletato - Commissione d'inchiesta - Grado dei Commissari - Esecuzione di determinati atti istruttori - Retroattività delle disposizioni disciplinari più favorevoli - Aumento di gradi delle pene.

In base al R. D. 2 *settembre* 1919, *n.* 1504, *non ha luogo di diritto, ma è rimesso alla facoltà discrezionale dell'amministrazione il condono delle pene della revocazione e della destituzione; e ciò anche nel caso che contro il provvedimento di revoca o destituzione sia pendente ricorso al Consiglio di Stato.*

Le investigazioni occorrenti ai fini disciplinari devono essere eseguite da agenti di grado superiore agli incolpati; ma la Commissione d'inchiesta può avvalersi dell'opera meramente esecutiva di altri funzionari per raccogliere alcune deposizioni testimoniali.

Nell'attuazione del principio per cui in materia disciplinare, se le disposizioni del tempo in cui fu commessa la mancanza e le posteriori siano diverse, si applicano quelle più favorevoli all'incolpato, si deve aver riguardo a tutte le particolari circostanze dei singoli casi; perciò trattandosi di punizione inflitta in base alle disposizioni attualmente in vigore, tale principio non può dirsi violato quando non si dimostri che, applicando un regolamento anteriore, la punizione nel caso concreto sarebbe stata necessariamente più mite.

L'aumento o la diminuzione di gradi delle pene disciplinari possono aver luogo, a seconda dei casi, passando sia da una pena ad un'altra superiore o inferiore, sia da un grado ad un altro nella stessa pena.

CONSIGLIO DI STATO, IV Sezione - 16-29 aprile 1921 (*presidente* Sandrelli; *est.* Fagiolari) - Capozzi contro Ferrovie Stato.

Omissis.

Considerato in

DIRITTO:

Sul primo motivo: che il R. D. 2 settembre 1919 n. 1504, ha accordato il condono delle pene disciplinari al personale delle Ferrovie dello Stato per talune mancanze, fra le quali risulterebbe quella addebitata al Capozzi.

Però, in ordine all'applicazione del condono, il decreto distingue il caso di procedimento disciplinare non ancora espletato alla data della sua applicazione, dal caso in cui la punizione disciplinare sia stata già inflitta a tale data. Nel primo caso la azione disciplinare è estinta, qualunque sia la pena applicabile (art. 1 lett. *c*); nel secondo caso invece si distingue secondo che la pena inflitta sia di eliminazione dall'impiego oppure altra minore.

Le pene minori sono senz'altro condonate, cessandone l'applicazione (art. 1 lett. *a*, *b*,); le pene della revocazione e destituzione già inflitte non sono invece condonate di diritto, ma possono esserlo per discrezionale decisione caso per caso dal Consiglio d'Amministrazione (art. 2).

Il ricorrente sostiene essere a lui applicabile l'art. 1 lettera *c*), perchè il procedimento disciplinare non sarebbe stato espletato alla data della pubblicazione del decreto, in quanto, pure avendo a tale data già deciso il Consiglio di Amministrazione, era tuttora pendente il ricorso a questa sezione.

Senonchè questo Collegio ritiene indubitabile che, agli effetti della accennata disposizione, il procedimento disciplinare si chiuda con la decisione del Consiglio d'Amministrazione. Il decreto contrappone il procedimento disciplinare pendente alla punizione già inflitta.

L'art. 1 lett. *b*) parla di punizioni inflitte e l'art. 2 di ex agenti revocati e destituiti. Non ha rilevanza perciò che il provvedimento che infligge la revoca o la destituzione sia o non revocabile o annullabile, sia soggetto a ricorso alla quarta sezione o no, basta che la revoca o destituzione siano pronunciate perchè

si rientri nella ipotesi dell'art. 2. E' evidentemente per riguardo alla decisione già avvenuta del Consiglio d'Amministrazione che il decreto reale alle più gravi punizioni non applica senz'altro il condono, ma ne domanda l'applicazione al discrezionale apprezzamento del Consiglio stesso. Non sarebbe spiegabile invece un diverso trattamento nell'applicazione del condono secondo che la decisione del Consiglio fosse o no ancora impugnabile. E', dunque, da concludere che non si possa nel caso dichiarare estinta l'azione disciplinare a carico del ricorrente.

Considerato sul secondo motivo che, giusta quanto dispone l'art. 200 del Reg. 13 agosto 1917, le investigazioni occorrenti ai fini disciplinari devono essere eseguite da agenti di grado superiore agli incolpati; ma nel caso tale norma fu in sostanza osservata.

Fu nominata una Commissione d'inchiesta composta di agenti di grado superiore agli incolpati, la quale diresse le indagini e fece la relazione.

L'avere la Commissione incaricato un ispettore ed un primo ispettore di raccogliere alcune deposizioni di testimoni non toglie che fosse la stessa Commissione che conducesse le indagini, avvalendosi dell'opera meramente esecutiva dei due funzionari predetti.

Il Regolamento esige che l'inquirente sia di grado superiore all'inquisito, in quanto l'inquirire è funzione che richiede un giudizio sul modo di condurre le indagini e sulle conclusioni da prendere.

Non è propriamente inquirente colui che, secondo istruzioni ricevute, ode una deposizione, la mette in iscritto e ne attesta la esattezza, come fecero i menzionati funzionari.

Considerato sul quarto motivo che, dato che nel momento in cui furono commesse le colpe addebitate al Capozzi vigeva il regolamento del 1906 e nel momento in cui ebbe luogo il giudizio vigeva il regolamento del 1917, è esatto il principio ammesso da entrambe le parti, doversi cioè applicare le norme di quel regolamento che avessero conseguenze più favorevoli all'incolpato.

Ma come la dottrina e la giurisprudenza prevalenti interpretano la analoga norma dell'art. 2 del Codice penale, il confronto

va istituito non fra le pene comminate dalle due leggi in astratto, sibbene fra le pene che il giudice applicherebbe in concreto al caso.

Ora, poichè applicando gli articoli 183, P 185, 180 e 195 del regolamento del 1917, il Consiglio d'Amministrazione giunse a determinare la pena della revocazione, dovrebbesi dimostrare che, applicando il regolamento del 1906, il Consiglio avrebbe inflitto una pena minore;

Secondo questo regolamento l'assumere occupazioni che possono risultare in contrasto coi doveri d'ufficio (art. 40, n. 5), era punito con la proroga del termine normale per l'aumento dello stipendio. Aumentando di due gradi tal pena per l'aggravante dell'aver promosso un concerto per commettere la colpa (art. 45) si sarebbe arrivati alla destituzione, pena più grave della revocazione inflitta. Egli è vero che, come il Consiglio applicando nel caso l'art. 195 del regolamento del 1917, credette di diminuire la pena passando dalla destituzione alla revocazione, così avrebbe potuto applicando l'analogo art. 51 del regolamento del 1906, passare dalla destituzione alla degradazione. Ma è evidente che, essendo la diminuzione di un grado nella pena una mera facoltà da usarsi tenuto conto di tutte le circostanze del caso, può ben darsi che, mentre il Consiglio ne ha usato applicando il regolamento del 1917 quando si trattava di sostituire ad una pena eliminatoria un'altra meno grave ugualmente eliminatoria, avrebbe potuto invece non usarne, appricando il regolamento del 1906, secondo il quale dalla destituzione si discendeva immediatamente alla degradazione. Dallo avere insomma il Consiglio concessa la discriminante del nuovo regolamento non sci può affatto dedurre che avrebbe concesso o avrebbe dovuto concedere la discriminante del vecchio regolamento, che ha effetti così radicalmente diversi. Non potendosi dunque dimostrare che, applicandosi il regolamento del 1906, si sarebbe arrivati ad una pena inferiore a quella della revocazione, non si può censurare di illegittimità la pena inflitta in base al regolamento del 1917.

Considerato sul quinto motivo che in base agli art. 183 K, 185, 190 e 195 del regolamento del 1917, il Consiglio legittimamente potè infliggere la pena della revocazione. Infatti la pena base per la colpa imputata al Capozzi era la sospensione dal

grado e dallo stipendio comminata dall'art. 158 agli agenti di grado superiore al settimo.

Aumentando di due gradi detta pena per il disposto dell'articolo 190, comma secondo, si arriva alla destituzione, e, applicando poi la discriminante dell'art. 195, si discende alla revocazione. Non può cader dubbio che per gli agenti di grado superiore al settimo nella scala delle pene alla sospensione dal grado e dallo stipendio segue immediatamente la revocazione, non essendo ad essi applicabile la pena intermedia della retrocessione, di guisachè il passaggio dalla sospensione dal grado e dallo stipendio alla revocazione costituisce aumento di uno non di due gradi.

E' anche erronea la teoria del ricorrente che con l'aumento dei gradi della pena non si possa passare da una pena all'altra. Gli articoli 190, 192 e 195 del regolamento dispongono l'aumento o la diminuzione di gradi della pena base per circostanze aggravanti o diminuenti.

Perchè tali aumenti o diminuzioni possano funzionare pienamente è necessario che i gradi costituiscano una scala progressiva continua. Se non si potesse passare da una pena all'altra, le diminuzioni o gli aggravamenti disposti dai cennati articoli sarebbero nella maggior parte dei casi inattuabili. Come avveniva nel Codice penale sardo, la graduazione della pena è costituita dalla qualità della pena, e, nella stessa pena, dal grado nel senso stretto in cui è usata questa parola dall'art. 174 del regolamento.

Considerato sul sesto motivo che la deliberazione 16 maggio 1919 del Consiglio d'Amministrazione è sufficientemente motivata, come appare dalla trascrizione fattane nella narrativa.

Considerato che, essendone infondati i motivi il ricorso Capozzi va rigettato, ma esistono ragioni di equità per compensare fra le parti le spese del giudizio.

Per questi motivi.

La sezione respinge il ricorso del dottor Leonardo Capozzi.

ANNO XIV - N. 31

4 AGOSTO 1921

BOLLETTINO UFFICIALE DELLE FERROVIE DELLO STATO

Si pubblica il giovedì

INDICE

PARTE PRIMA — Leggi e decreti:

PARTE SECONDA — Ordini generali, Ordini di servizio, Circolari ed istruzioni *di durata indeterminata:*

(558) Roma, 1921-22 — Stabilimento Poligrafico per l'Amministrazione della Guerra.

PARTE TERZA — **Ordini di servizio e Circolari** ***di durata determinata:***

In appendice:

(*Per memoria*).

PARTE QUARTA — **Giurisprudenza ferroviaria:**

Errata-corrige

Tanto nell'indice quanto a pagina 289 della parte prima del Bollettino ufficiale n. 30-1921, l'intitolazione del Decreto ministeriale compreso in detta pagina va modificata nel modo seguente:

« Decreto ministeriale 22 giugno 1921 che modifica il Regola-
« mento per il funzionamento dell'opera di previdenza a favore
« del personale delle ferrovie dello Stato ».

REGIO DECRETO 26 *giugno* 1921, *n.* 930, *che proroga la validità dei decreti 7 e 28 novembre* 1920, *n.* 1611 *e* 1700, *concernenti le anticipazioni sul prezzo di forniture alle ferrovie dello Stato.*

VITTORIO EMANUELE III

PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

Visto l'art. 7 della legge 17 febbraio 1884, n. 2016, sull'Amministrazione e contabilità generale dello Stato;

Vista la legge 7 luglio 1907, n. 429;

Visti i Nostri decreti 7 e 28 novembre 1920, n. 1611 e 1700;

Sulla proposta del Nostro ministro segretario di Stato per i lavori pubblici, di concerto col ministro del tesoro;

Sentito il Consiglio dei ministri;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Articolo unico.

La validità dei decreti 7 novembre 1920, n. 1611 e 28 novembre 1920, n. 1700 riguardanti le anticipazioni sul prezzo di forni-

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 22 luglio 1921, n. 172.

ture alle ferrovie dello Stato, è prorogata di un anno, e cioè sino al 30 giugno 1922.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 26 giugno 1921.

VITTORIO EMANUELE.

GIOLITTI - PEANO - BONOMI.

Visto, *Il guardasigilli*: FERA.

REGIO DECRETO 10 *luglio* 1921, *n.* 988, *concernente l'applicazione dei nuovi gradi ferroviari di cui alle tabelle organiche approvate con la legge* 7 *aprile* 1921, *n.* 368 (1).

VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA.

Visto l'art. 1 del decreto Luogotenenziale 14 agosto 1917, n. 1393;

Vista la legge 7 aprile 1921, n. 368;

Sentito il Consiglio di amministrazione delle ferrovie dello Stato;

Udito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta del Nostro ministro segretario di Stato per i lavori pubblici, di concerto con quello del tesoro;

Abbiamo decretato e decretiamo;

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 1 agosto 1921, n. 181.

Fino a che non siano emanate nuove disposizioni regolamentari e nuove disposizioni sulle competenze accessorie secondo è previsto dall'art. 6 della legge 7 aprile 1921, n. 368, in correlazione coi nuovi quadri di classificazione approvati colla legge stessa, il trattamento del personale nei riguardi delle competenze accessorie, della massa vestiario, della concessione dei biglietti, carte di circolazione, congedi, o di altre concessioni in genere di carattere economico riferite ai gradi, dovrà essere commisurato ai gradi previsti per le rispettive qualifiche nei ruoli organici e nei quadri di classificazione annessi al regolamento del personale, approvato col decreto Luogotenenziale 13 agosto 1917, 1393.

Ordiniamo che il presente decreto munito del sigillo dello Stato sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osserververlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 10 luglio 1921.

VITTORIO EMANUELE.

BONOMI — MICHELI — DE NAVA.

Visto, *Il guardasigilli*: RODINÒ.

DECRETO MINISTERIALE 10 *luglio* 1921, *che conferma in carica un membro del Consiglio generale del traffico.*

IL MINISTRO

SEGRETARIO DI STATO PEI LAVORI PUBBLICI

Visti gli articoli 63 e 64 della legge 7 luglio 1907, n. 429 e l'articolo 1 del Regio decreto 28 giugno 1912, n. 728;

Su designazione fatta dalla Commissione locale del traffico di Genova, nella sua seduta del 2 luglio 1921;

DECRETA:

Il cav. uff. Enrico FORNI è confermato nella carica di membro del Consiglio generale del traffico, quale delegato della Commissione locale suddetta.

Roma, addì 10 luglio 1921.

Il Ministro: MICHELI.

DECRETO MINISTERIALE 15 *luglio* 1921, *relativo alla nomina di un membro del Consiglio generale del traffico.*

IL MINISTRO

SEGRETARIO DI STATO PEI LAVORI PUBBLICI

Visti gli articoli 63 e 64 della legge 7 luglio 1907, n. 429 e l'articolo 1 del Regio decreto 28 giugno 1912, n. 728;

Su designazione fatta dalla Commissione locale del traffico di Bologna, nella seduta del 30 giugno 1921;

DECRETA:

Il gr. uff. conte Cesare RANUZZI SEGNI è nominato membro del Consiglio generale del traffico, quale delegato della Commissione locale suddetta.

Roma, addì 15 luglio 1921.

Il Ministro: MICHELI.

Decreto ministeriale 15 *luglio* 1921, *che conferma in carica un membro del Consiglio generale del traffico.*

IL MINISTRO

SEGRETARIO DI STATO PEI LAVORI PUBBLICI

Visti gli articoli 63 e 64 della legge 7 luglio 1907, n. 429 e l'articolo 1 del Regio decreto 28 giugno 1912, n. 728;

Su designazione fatta dalla Commissione locale del traffico di Venezia, nella sua seduta del 25 giugno 1921;

DECRETA:

Il cav. agron. Antonio Baccega è confermato nella carica di membro del Consiglio generale del traffico, quale delegato della Commissione locale suddetta.

Roma, addì 15 luglio 1921.

Il Ministro: Micheli.

Decreto ministeriale 20 *luglio* 1921, *relativo alla sostituzione di un membro della Commissione per lo studio delle comunicazioni e dei traffici con la Svizzera.*

IL MINISTRO

SEGRETARIO DI STATO PEI LAVORI PUBBLICI

Visti i decreti 29 giugno e 8 luglio 1921 relativi alla nomina della Commissione per prendere in esame il problema delle vie di comunicazione internazionali fra l'Italia e la Svizzera:

DECRETA:

Art. 1.

Il cav. uff. Giacomo Barone Russo segretario di legazione è chiamato a far parte della Commissione di cui i decreti 29 giugno e 8 luglio 1921, in sostituzione del cav. avv. Giovanni Di Giura segretario di legazione.

Roma, addì 20 luglio 1921.

Il Ministro: MICHELI.

DECRETO MINISTERIALE 26 *luglio* 1921, *relativo alla nomina di due membri del Consiglio generale del traffico.*

IL MINISTRO
SEGRETARIO DI STATO PEI LAVORI PUBBLICI

Visti gli articoli 63 e 64 della legge 7 luglio 1907, n. 429 e l'articolo 1 del Regio decreto 28 giugno 1912, n. 728;

Visti gli articoli 6, 7 e 8 del Regolamento del Consiglio generale e delle Commissioni locali del traffico, approvato con Regio decreto 22 giugno 1913, n. 707;

Visto il risultato delle elezioni indette dal Ministero per l'industria ed il commercio con circolari n. 29 e 34 del 14 marzo e 24 maggio 1921 per la designazione di due delegati delle Camere di commercio e industria del Regno nel Consiglio generale del traffico

DECRETA:

Il Comm. Gabriele Arienzo, vice-presidente della Camera di commercio di Napoli e il gr. uff Vittorio Fiorazzo, presidente della Camera di commercio di Padova, sono chiamati a far parte del Consiglio generale del traffico, quali delegati delle Camere di commercio e d'industria del Regno.

Roma, addì 26 luglio 1921.

Il Ministro — MICHELI.

Errata-corrige.

(Ordine di servizio n. 83-1906).

L'annotazione in calce all'art. 7 punto *g*) dell'Istruzione per il personale dei treni è da sostituirsi con la seguente:

(*) L'articolo 312 della legge 20 marzo 1865 sulle Opere pubbliche commina la pena del carcere da sei mesi a due anni a quell'agente del personale dei treni che abbia abbandonato il suo posto mentre un convoglio è in corso.

Ordine di servizio N. 105.

Trasporti per conto delle società cooperative per la costruzione di case popolari od economiche, costituite fra agenti delle ferrovie dello Stato.

La Società *Casa nostra* di Castellammare Adriatico è ammessa a fruire, per le proprie spedizioni, della riduzione di tariffa di cui il regolamento sui trasporti per conto delle Società cooperative per la costruzione di case popolari od economiche, costituite fra agenti delle ferrovie dello Stato, pubblicato con l'Ordine di servizio n. 82-1920.

Il nome della detta società deve quindi essere aggiunto all'elenco allegato *A* al citato regolamento.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 e 22.

Ordine di servizio N. 106.

Servizio merci alla stazione di Napoli Sperone.

Dal 30 gennaio 1921 è stata aperta all'esercizio la stazione di Napoli Sperone ed abilitata ai trasporti a piccola velocità or-

dinaria a carro completo in arrivo e in partenza per conto esclusivo degli stabilimenti raccordati.

Per la tassazione dei trasporti da e per la stazione suddetta valgono le distanze stabilite per la stazione di Napoli Centrale.

In conseguenza di quanto sopra nel « Prontuario generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della rete dello Stato » (edizione giugno 1914).

— a pagina 39 fra i nomi di Napoli scalo marittimo e Nardò Centrale inserire:

Napoli Sperone	Roma-Napoli	Napoli 1° Napoli	Napoli	101.102.109	—	—	—	—	O(14)

— a piè della pagina stessa aggiungere la nota seguente:

« (14) Limitatamente ai trasporti a carro completo per conto esclusivo degli stabilimenti raccordati ».

— nelle tabelle 101, 102 e 109, rispettivamente alle pagine 94, 95 e 97, dopo il nome della stazione di Napoli e il relativo richiamo, aggiungere: « e Napoli Sperone ».

Nella « Prefazione generale all'orario generale di servizio » (edizione marzo 1921).

— a pagina 13 scrivere in carattere minuscolo il nome di Napoli Sperone e sostituire l'indicazione di « (Posto di Movimento) » col richiamo (16);

— a pagina 18 alla nota 16 aggiungere dopo il nome di Livorno Torretta, il nome di « Napoli Sperone ».

Nel fascicolo « Distanze chilometriche dalle stazioni continentali ai punti di scambio di Civitavecchia e Napoli Scalo Marittimo (Molo trapezoidale), ecc., da valere per la tassazione dei trasporti in servizio diretto ferroviario-marittimo » (edizione 17 febbraio 1916).

— a pagina 37 fra i nomi di Napoli Scalo Marittimo (Molo Trapez. Banch. Occid.) e Nardò Centrale inserire:

Napoli Sperone	Cancello-Roma	330	—	7	330	7

Nel « Prontuario delle distanze chilometriche dalle stazioni della rete delle Ferrovie dello Stato a quelle di Montebelluna e Cervignano ed ai vecchi transiti di Peri, Primolano, Pontebba e

Cormons », a pag. 23 fra nomi di Napoli Scalo Marittimo (Molo trapezoidale) e Nardò Centrale inserire:

Napoli Sperone	809	834	840	963	925	893

Nei prontuari manoscritti delle distanze chilometriche valevoli per i trasporti delle merci

— a pagina 9 fra i nomi di Napoli Scalo Marittimo (Molo trapezoidale banchina occidentale) e Nardò Centrale inserire:

Napoli Sperone	63	13 *bis*

— a pagina 63 fra i nomi di Napoli e Napoli Scalo Marittimo inserire:

13 *bis*	Napoli Sperone

indicando lo stesso istradamento e la stessa distanza risultanti per la stazione di Napoli.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 e 22.

Ordine di servizio N. 107.

Elezione dei rappresentanti del personale nella Commissione per gli esami di concorso a posti di Capo squadra operai (elettricista) nelle officine locomotive, nei depositi e nelle centrali elettriche.

Per la elezione dei rappresentanti del personale nella Commissione incaricata di provvedere agli esami di concorso a posti di *Capo Squadra Operai* (*elettricista*), per le officine locomotive, per i Depositi locomotive e per le Centrali elettriche, valgono le seguenti norme:

1. Agli esami di concorso alla qualifica di Capo squadra operai (elettricista) provvederà, per l'intera Rete, una Commis-

sione unica che sarà composta di *cinque* membri dei quali *tre*, compreso il presidente, nominato dal Direttore Generale (su proposta del Servizio Materiale e Trazione) e *due* eletti dal personale.

Detta Commissione durerà in carica due anni, e comunque fino a compimento della sessione di esami eventualmente in corso allo scadere di tale periodo.

2. Per l'elezione dei Rappresentanti del personale di cui al precedente paragrafo, sono *elettori* gli operai di 1ª categoria *elettricisti*, i Capi squadra operai *elettricisti*, i Capi tecnici *elettricisti* di tutti i gradi addetti alle Officine locomotive, ai Depositi Trazione a vapore e ai Depositi della trazione elettrica, nonchè all'Officina T. E. di Gallarate e alle Centrali di produzione di energia per la trazione elettrica; sono *eleggibili* i Capi squadra operai *elettricisti* ed i Capi tecnici *elettricisti* di tutti i gradi.

Non può prendere parte a queste elezioni il personale tecnico ed operaio — con qualifica di elettricista — appartenente alle Officine veicoli ed alle Squadre Rialzo.

3. Ogni Deposito, Officina e Centrale elettrica sarà sede di votazione.

4. Le operazioni elettorali saranno presiedute, in ciascuna sede di votazione, dal titolare del Deposito, dell'Officina, della Centrale elettrica, oppure, in caso d'impedimento, da un suo delegato.

5. Ciascuna sede di votazione di cui al paragrafo 3° sarà dotata dell'elenco degli elettori assegnati alla sede stessa, in ordine di qualifica, elenco che sarà compilato in doppio esemplare a cura della competente Divisione Compartimentale o della competente Delegazione di esercizio.

Per il personale delle Officine Locomotive gli elenchi degli elettori saranno compilati a cura dei Capi delle Officine stesse.

Tale elenco sarà affisso nelle rispettive sedi di votazione in modo che gli interessati possano prenderne visione in precedenza al primo giorno delle elezioni.

6. Gli agenti elettori eserciteranno il loro diritto di voto presso il Deposito T. E., l'Officina, o la Centrale elettrica dove

prestano servizio; però gli agenti che si trovano fuori della località in cui hanno la propria residenza amministrativa possono invece esercitare il loro diritto di voto in altra località sede di votazione in cui saranno nei giorni delle elezioni.

7. Gli elettori dovranno essere informati in quale sede di votazione sono inscritti.

Dovranno essere date opportune disposizioni affinchè gli agenti possano, per turno, prender parte alla votazione senza pregiudicare il servizio.

8. All'incaricato di presiedere le operazioni elettorali di ciascuna sede saranno trasmessi:

a) un esemplare del presente Ordine di servizio;
b) le schede occorrenti per la votazione;
c) l'elenco degli elettori appartenenti alla sede stessa.

9. Le elezioni avranno luogo nei giorni 9 e 10 settembre p. v.

10. Il titolare di ogni Deposito, Officina, o Centrale elettrica, presso cui funzioni una sede elettorale, dovrà predisporre in tempo utile tutto quanto occorra affinchè le operazioni elettorali procedano con la massima regolarità.

11. Presso ciascun Compartimento o Delegazione di esercizio sarà costituita, a cura del Capo Compartimento o del Capo della Delegazione, una Commissione che procederà alle operazioni di scrutinio per le votazioni avvenute nelle rispettive giurisdizioni.

Tale Commissione sarà composta da un funzionario del Compartimento o della Delegazione, di grado non inferiore al 5° (nuove tabelle) con funzioni di Presidente, da due agenti di grado non inferiore al 7° (nuove tabelle), l'uno e gli altri nominati dal Capo del Compartimento o della Delegazione, e da due rappresentanti del personale designati dal Presidente stesso e scelti fra gli elettori.

A ciascuna Commissione compartimentale di scrutinio saranno aggregati due scrutatori da scegliersi, dal Presidente, fra gli elettori.

12. Presso il Servizio Materiale e Trazione - Firenze - sarà costituita una *Commissione Centrale* che avrà l'incarico di ras-

sumere i risultati delle votazioni dei Compartimenti e delle Delegazioni, e di procedere alla proclamazione degli eletti.

La Commissione Centrale sarà composta di un Funzionario di grado non inferiore al 4°, nominato, su proposta del detto Servizio, dal Direttore Generale, con funzioni di Presidente, di due funzionari di grado non inferiore al 7° (nuove tabelle) designati dal Presidente, e confermati dal Capo del Servizio stesso, e da due rappresentanti del personale nominati dal Presidente e scelti fra gli elettori.

13. Le Commissioni compartimentali di scrutinio e la Commissione centrale saranno assistite da un segretario scelto dai rispettivi presidenti.

14. L'orario delle votazioni è stabilito dalle 9 alle 12 e dalle 14 alle 18 di ciascuno dei giorni di votazone.

Al principio ed al termine delle operazioni elettorali non occorrerà procedere a redazioni di verbali o ad altre formaltà. Peraltro ogni qual volta la votazione venga interrotta, l'incaricato di presiederla è tenuto a provvedere nel modo più sicuro alla conservazione degli elenchi, delle schede e dell'urna o cassetta.

In caso di contestazioni, in sede di votazione, l'incaricato inviterà i reclamanti a mettere in iscritto le loro osservazioni che saranno trasmesse nel piego suggellato alla rispettiva Commissione di scrutinio.

15. Le schede sono di carta bianca con opportuna intestazione, e portano attaccata una cedolina.

Sulle schede è tracciata una linea orizzontale nel senso della minore dimensione.

Le schede sono dstribuite a cura dell'Amministrazione.

16. Ciascun elettore ha diritto di indicare sulla scheda un candidato.

Il candidato deve essere designato con nome, cognome e qualifica, in modo leggibile, esclusa qualsiasi altra indicazione.

17. Al momento in cui l'elettore si presenta a votare, l'incaricato di presiedere alle operazioni elettorali gli consegna una scheda, dopo essersi assicurato della identità di esso; in seguito l'elettore stesso si reca ad uno dei tavoli di scrittura, scrive sulla

scheda le volute indicazioni del candidato, e, dopo averla chiusa ed apposto sulla cedolina il proprio nome e cognome, la consegna al detto incaricato, ponendo pure la sua firma sull'elenco degli elettori accanto al proprio cognome.

L'incaricato, verificato il cognome indicato sulla cedolina, depone la scheda in un'urna o cassetta, chiusa a chiave e sigillata.

18. Se si presenta a votare un agente che non sia inscritto nell'elenco di cui al paragrafo 5°), perchè non appartiene a quella sede di votazione, l'incaricato di presiedere alle operazioni, assicuratosi della identità di esso, lo ammette alla votazione, inscrivendo il cognome, il nome e la qualifica in un elenco suppletivo, e gli consegna una scheda.

Tali schede vengono tenute separate da quelle degli altri votanti, e quindi non sono immesse nell'urna o cassetta.

Le disposizioni dei comma precedenti sono applicabili soltanto agli agenti che per qualsiasi causa si trovano fuori della propria residenza. Qualora in una località, ove funzionino più sedi elettorali, si presentino ad una sede elettori che appartengono ad altra sede della località stessa e domandino di votare in base al presente paragrafo, essi dovranno essere inviati alla loro sede di votazione.

Gli agenti che eventualmente non siano stati compresi, per svista, negli elenchi degli elettori, saranno ammessi alla votazione con procedura analoga a quella prevista dal 1° comma del presente paragrafo.

19. Terminata la votazione l'incaricato, alla presenza degli elettori, estrae dall'urna o cassetta le schede dei votanti e ne fa un piego suggellato unitamente all'elenco degli elettori da lui firmato e convalidato con timbro a umido; e trasmette il piego stesso (come piego assicurato) al Presidente della Commissione Compartimentale di scrutinio.

Nello stesso piego saranno pure racchiuse le schede di votazione e gli elenchi suppletivi riguardanti gli agenti che hanno votato in base al paragrafo 18 e che dipendono amministrativamente dal Compartimento nella cui giurisdizione è situata la sede di votazione.

Sull'involucro del piego dovrà essere riprodotta l'indicazione della sede di votazione e la dicitura: « *Elezione dei rappresentanti del personale nella Commissione per gli esami di concorso a posto di capo squadra operai (elettricista)* » *nonchè riportato* chiaramente l'indirizzo « *Alla Commissione compartimentale di scrutinio di* . . . . »

Invece le schede degli elettori che hanno votato in base al paragrafo 18° e che dipendono da un Compartimento diverso da quello nella cui giurisdizione si trova la sede di votazione, ed i relativi elenchi suppletivi, devono essere trasmessi, pure in piego assicurato, al Presidente della Commissione di scrutinio del Compartimento o della Delegazione nei quali tali agenti sono elettori.

21. Entro quattro giorni dalla votazione, i Presidenti delle Commissioni compartimentali di scrutinio fanno verificare se da tutte le sedi elettorali vennero i pieghi assicurati di cui al precedente paragrafo. Se alcuno ne manca, fanno raccogliere subito le necessarie notizie.

Se il ritardo nell'arrivo dipende da disguido negli uffici di spedizione il presidente ordina opportune indagini, e se queste riescono infruttuose ne fa a suo tempo dichiarazione a verbale.

22. La Commissione compartimentale di scrutinio, iniziando i suoi lavori, accerterà innanzi tutto se il numero dei pieghi assicurati corrisponde a quello delle sedi elettorali della propria giurisdizione, e, nel caso che ne manchi qualcuno, ne fa menzione nel processo verbale. La Commissione fa inoltre le necessarie verifiche degli elenchi degli elettori.

Verificato il numero delle schede contenute in ciascun piego, il Presidente, prima di immettere nelle urne le schede ancora chiuse, stacca da esse la cedolina e la consegna ad uno degli scrutatori. L'altro scrutatore appone un segno nel rispettivo elenco accanto al cognome dell'elettore.

Le schede dei votanti in base al paragrafo 18° non saranno immesse nell'urna se non dopo che la Commissione siasi pronunciata sulla regolarità di esse in base alle informazioni ricevute dai competenti uffici. Qualora risulti che l'agente che ha votato non ha diritto al voto, ovvero che abbia indebitamente espresso il voto più di una volta, le relative schede saranno annullate.

23. Compiuta la immissione delle schede nell'urna si fa lo spoglio delle schede stesse.

Il nome scritto nelle schede viene letto ad alta voce.

Qualora nella sheda si trovi più di un nome, quelli successivi al primo si danno per non scritti e non si leggono.

Sono nulle quelle schede che, all'infuori della firma nella cedolina, contengono segni di riconoscimento, nonchè quelle non conformi al modello stablito.

Sulle contestazioni eventualmente elevate intorno alle schede decide la Commissione compartimentale in via definitiva; in caso di mancata decisione, si pronuncia inappellabilmente la Commissione centrale di cui al paragrafo 12.

Se lo scrutinio non può compiersi in un sol giorno, si suggellano le urne, si chiudono in un piego suggellato gli atti e si rimanda lo scrutinio al giorno seguente.

Alle operazioni di scrutinio possono assistere gli agenti elettori che siano liberi dal servizio.

24. Compiuto lo spoglio delle schede, la Commissione compila un processo verbale nel quale devono essere indicati i cognomi, i nomi e la qualifica di tutti i candidati ed il numero dei voti da ciascuno di essi riportati.

Il processo verbale, firmato da tutti i componenti la Commissione, viene inviato in piego assicurato alla Commissione centrale.

Tutti gli atti delle Commissioni compartimentali di scrutinio saranno conservati sino ad avvenuta proclamazione degli eletti.

25. La Commissione centrale, in base ai risultati dei verbali pervenuti dalle Commssioni compartimentali, procede alla compilazione di un elenco generale dei candidati, disponendoli in ordine di graduatoria secondo il numero dei voti riportati da ciascuno di essi, e proclama eletti a far parte della Commissione per gli esami di cui trattasi i due candidati che hanno riportato il maggior numero di voti, ed a parità di voti il candidato con maggior anzianità di servizio da computarsi a termini dell'articolo 2 della legge 10 giugno 1913, n. 641.

La Commissione centrale compila un processo verbale dei lavori compiuti da firmarsi dal Presidente e dai membri, e dà

immediata comunicazione dei risultati al Direttore Generale, pel tramite del Servizio Personale ed Affari Generali.

Sulle contestazioni elevate in seno alla Commissione Centrale si pronuncia inappellabilmente la Commissione centrale stessa.

Alle operazioni della Commissione centrale possono assistere gli agenti elettori che siano liberi dal servizio.

Ordine di servizio N. 108.

Elezione dei Rappresentanti del personale nelle Commissioni per gli esami di promozione a commesso ed a Capo squadra dei magazzini.

Per le elezioni dei Rappresentanti del personale nelle Commissioni per gli esami di promozione a *Commesso dei Magazzini* ed a *Capo Squadra dei Magazzini* valgono le seguenti disposizioni:

1. Saranno costituite due Commissioni di esami per l'intera Rete: una provvederà agli esami per *Commesso*, l'altra provvederà agli esami per *Capo Squadra*.

Tali Commissioni saranno composte ciascuna di cinque membri, dei quali *tre*, compreso il Presidente, nominati dal Direttore Generale (su proposta del Servizio Approvvigionamenti), e *due* eletti dal personale.

Le predette due Commissioni dureranno in carica due anni, e comunque fino a compimento degli esami eventualmente in corso allo scadere di tale periodo.

2. Per la elezione dei Rappresentanti del personale nella Commissione di esami per *Commesso* sono elettori i Commessi dei Magazzini dei due gradi, nonchè i Capi Squadra dei Magazzini; sono *eleggibili* i Commessi ed i Commessi di 1ª, sempre dei magazzini.

3. Per la elezione dei Rappresentanti del personale nelle Commissioni di esami per Capo squadra dei Magazzini sono *elettori*

i Commessi di 1ª, i Commessi, i Capi squadra, (tutti dei magazzini), nonchè i Manovali dei Magazzini che abbiano conseguito la nomina in prova alla data delle elezioni; sono eleggibili i Commessi di 1ª, i Commessi ed i Capi squadra, dei magazzini.

4. Ogni Magazzino, Agenzia, Deposito Combustibili, sarà sede di votazione.

Nelle località dove esistono più impianti potrà — ove il Servizio Approvvigionamenti lo creda opportuno — essere costituita un'unica sede di votazione presso il *Magazzino,* ovvero presso l'Agenzia, quando il Magazzino non esista.

5. Le operazioni elettorali saranno presiedute, in ciascuna sede di votazione, dal titolare del Magazzino, dell'Agenzia, del Deposito Combustibili o, in caso di impedimento, da un suo delegato.

Il titolare ed i suo delegato potranno farsi coadiuvare da altri agenti scelti fra gli elettori, quando ciò sia necessario.

6. Ciascuna sede di votazione di cui al paragrafo 4°, sarà dotata dell'elenco degli elettori assegnati alla sede stessa, in ordine di qualifica, elenco che sarà compilato in doppio esemplare a cura rispettivamente del Capo del Magazzino, dell'Agenzia o del Deposito Combustibili.

Tale elenco sarà affisso nelle rispettive sedi di votazione in modo che gli interessati possano prenderne visione in precedenza al primo giorno delle elezioni.

7. Gli agenti elettori eserciteranno il loro diritto di voto presso il Magazzino, l'Agenzia o il Deposito, eccezione fatta per quanto è stabilito al paragrafo 4, secondo comma; però gli agenti che si trovano fuori della località in cui hanno la propria residenza amministrativa possono invece esercitare il loro diritto di voto in altra località sede di votazione in cui saranno nei giorni delle elezioni.

8. Gli elettori dovranno essere informati in quale sede di votazione sono inscritti.

Dovranno essere date opportune disposizioni affinchè gli agenti possano, per turno, prender parte alla votazione senza pregiudicare il servizio.

9. All'incaricato di presiedere le operazioni elettorali di ciascuna sede saranno trasmessi:

a) un esemplare del presente Ordine di servizio;

b) le schede occorrenti per la votazione;

c) l'elenco degli elettori appartenenti alla sede stessa.

10. Le elezioni avranno luogo:

a) nel giorno 12 settembre p. v. per i rappresentanti del personale nella Commissione di esami per Commesso;

b) nel giorno 13 settembre p. v. per i Rappresentanti del personale nella Commissione di esami per Capo Squadra.

11. Il titolare di ogni impianto presso cui funzioni una sede elettorale, dovrà predisporre in tempo utile quanto occorra affinchè le operazioni elettorali procedano con la massima regolarità.

12. Presso il Servizio Approvvigionamenti — Roma — sarà costituita una *Commissione* che avrà l'incarico di procedere alle operazioni di scrutinio per le votazioni avvenute in tutta la Rete, di riassumere i risultati delle votazioni stesse e di procedere alla proclamazione degli eletti.

Tale Commissione sarà composta di un funzionario di grado non inferiore al 5°, nominato, su proposta del detto Servizio, dal Direttore Generale, con funzioni di Presidente, di due funzionari di grado non inferiore al 7° (nuove tabelle) designati dal Presidente e confermati dal Capo del Servizio stesso, e di due rappresentanti del personale nominati dal Presidente stesso e scelti fra gli elettori.

A questa Commissione saranno aggregati due scrutatori da scegliersi, dal Presidente, fra gli elettori.

13. La Commissione di cui al precedente paragrafo sarà assistita da un Segretario scelto dal Presidente.

14. L'orario delle votazioni è stabilito dalle 9 alle 12 e dalle 14 alle 18 di ciascuno dei giorni di votazione.

Al principio ed al termine delle operazioni elettorali non occorrerà procedere a redazioni di verbali e ad altre formalità. Peraltro ogni qual volta la votazione venga interrotta, l'incaricato

di presiederla è tenuto a provvedere nel modo più sicuro alla conservazione degli elenchi, delle schede e dell'urna o cassetta.

In caso di contestazioni, in sede di votazione, l'incaricato inviterà i reclamanti a mettere in iscritto le loro osservazioni che saranno trasmesse nel piego suggellato alla Commissione di scrutinio di cui al paragrafo 12.

15. Le schede sono di carta bianca con opportuna intestazione, e portano attaccata una cedolina.

Sulle schede è tracciata una linea orizzontale nel senso della minore dimensione.

Le schede sono distribuite a cura dell'Amministrazione.

16. Ciascun elettore ha diritto di indicare sulla scheda un candidato.

Il candidato deve essere designato con nome, cognome e qualifica in modo leggibile, esclusa qualsiasi altra indicazione.

17. Al momento in cui l'elettore si presenta a votare, l'incaricato di presiedere alle operazioni elettorali gli consegna una scheda, dopo essersi assicurato della identità di esso; in seguito l'elettore stesso si reca ad uno dei tavoli di scrittura, scrive sulla scheda le volute indicazioni del candidato, e, dopo averla chiusa ed apposto sulla cedolina il proprio nome e cognome, la consegna al detto incaricato, ponendo pure la sua firma sull'elenco degli elettori accanto al proprio cognome.

L'incaricato, verificato il cognome indicato sulla cedolina, depone la scheda in un'urna o cassetta, chiusa a chiave e sigillata.

18. Se si presenta a votare un agente che non sia inscritto nell'elenco di cui al paragrafo 6, perchè non appartiene a quella sede di votazione, l'incaricato di presiedere alle operazioni, assicuratosi della identità di esso, lo ammette alla votazione, inscrivendo il cognome, il nome e la qualifica in un elenco suppletivo, e gli consegna una scheda.

Tali schede vengono tenute separate da quelle degli altri votanti, e quindi non sono immesse nell'urna o cassetta.

Le disposizioni dei comma precedenti sono applicabili soltanto agli agenti che per qualsiasi causa si trovano fuori della propria residenza. Qualora in una località, ove funzionino più sedi elet-

torali, si presentino ad una sede elettori che appartengono ad altra sede della località stessa e domandino di votare in base al presente paragrafo, essi dovranno essere inviati alla loro sede di votazione.

Gli agenti che eventualmente non siano stati compresi, per svista negli elenchi degli elettori, saranno ammessi alla votazione con procedura analoga a quella prevista dal 1° comma del presente paragrafo.

19. Terminata la votazione l'incaricato, alla presenza degli elettori, estrae dall'urna o cassetta le schede dei votanti e ne fa un piego suggellato unitamente all'elenco degli elettori da lui firmato o convalidato con timbro a umido; e trasmette il piego stesso (come piego assicurato) al Presidente della Commissione di scrutinio, presso il Servizio Approvvigionamenti - Roma.

Nello stesso piego saranno pure racchiuse — in busta a parte — le schede di votazione e gli elenchi suppletivi riguardanti gli agenti che hanno votato in base al paragrafo 18.

Sull'involucro del piego dovrà essere riprodotta l'indicazione della sede di votazione e la dicitura: « *Elezione dei rappresentanti del personale nella commissione per gli esami di promozione a commesso ed a capo squadra dei magazzini* » nonchè riportato chiaramente l'indirizzo *Alla Commissione di scrutinio presso il Servizio Approvvigionamenti - Roma.*

20. Entro dieci giorni dalla votazione, il presidente della Commissione di scrutinio fa verificare se da tutte le sedi elettorali vennero i pieghi assicurati di cui al precedente paragrafo. Se alcuno ne manca, farà raccogliere subito le necessarie notizie.

Se il ritardo nell'arrivo dipende da disguido negli uffici di spedizione il Presidente ordina opportune indagini, e se queste riescono infruttuose, ne fa a suo tempo dichiarazione a verbale.

21. La Commissione di scrutinio, iniziando i suoi lavori, accerterà innanzi tutto se il numero dei pieghi assicurati corrisponde a quello delle sedi elettorali della propria giurisdizione, e, nel caso che ne manchi qualcuno, ne fa menzione nel processo verbale. La Commissione fa inoltre le necessarie verifiche degli elenchi degli elettori.

Verificato il numero delle schede contenute in ciascun piego,

il Presidente, prima di immettere nelle urne le schede ancora chiuse, stacca da esse la cedolina e la consegna ad uno degli scrutatori. L'altro scrutatore appone un segno nel rispettivo elenco accanto al cognome dell'elettore.

Le schede dei votanti in base al paragrafo 18 non saranno immesse nell'urna se non dopo che la Commissione siasi pronunciata sulla regolarità di esse. Qualora risulti che l'agente che ha votato non ha diritto al voto, ovvero che abbia indebitamente espresso il voto più di una volta, le relative schede saranno annullate.

22. Compiuta la immissione delle schede nell'urna si fa lo spoglio delle schede stesse.

Il nome scritto nelle schede viene letto ad alta voce.

Qualora nella scheda si trovi più di un nome, quelli successivi al primo si danno per non scritti, e non si leggono.

Sono nulle quelle schede che, all'infuori della firma nella cedolina, contengono segni di riconoscimento, nonchè quelle non conformi al modello stabilito.

Se lo scrutinio non può compiersi in un sol giorno, si suggellano le urne, si chiudono in un piego suggellato gli atti e si rimanda lo scrutinio al giorno seguente.

Alle operazioni di scrutinio possono assistere gli agenti elettori che siano liberi dal servizio.

23. Compiuto lo spoglio delle schede, la Commissione procede alla compilazione di un elenco generale dei candidati, distintamente per ciascuna delle due Commissioni di esami di cui al paragrafo 1, disponendoli in ordine di graduatoria secondo il numero dei voti riportati da ciascuno di essi, e proclama eletti a far parte rispettivamente delle Commissioni stesse, i due candidati che hanno riportato il maggior numero dei voti, ed a parità di voti il candidato con maggiore anzianità di servizio da computarsi a termini dell'art. 2 della legge 10 giugno 1913 n. 641.

La Commissione compila un processo verbale dei lavori compiuti da firmarsi dal Presidente e dai Membri, e dà immediata comunicazione dei risultati al Direttore Generale, pel tramite del *Servizio Personale ed Affari Generali.*

Sulle contestazioni elevate in seno alla Commissione di scrutinio, si pronuncia inappellabilmente la Commissione stessa.

Alle operazioni della Commissione di scrutinio possono assistere gli agenti elettori che siano liberi dal servizio.

Ordine di servizio N. 109.

Estensione di servizio della fermata di Coccorino.

(Vedi ordine di servizio n. 66-1919).

Dal giorno 8 agosto 1921 la fermata di Coccorino, della linea Battipaglia-Reggio Calabria, viene abilitata ad effettuare in partenza spedizioni di merci a grande velocità in porto assegnato non eccedenti il peso di kg. 50 ciascuna e in solo servizio interno, con esclusione:

a) dei trasporti la cui affrancazione sia obbligatoria a partenza per disposizione di tariffa;

b) dei trasporti di numerario ed oggetti preziosi;

c) dei trasporti gravati di spesa anticipata o di assegno.

Per quei trasporti che siano destinati oltre Ricadi e oltre Ioppolo è fatto obbligo a queste stazioni di indicare, nell'apposita sede della nota di spedizione, la via che devono seguire i trasporti stessi.

Le stazioni destinatarie calcoleranno le tasse di porto in base alla distanza per Coccorino.

La fermata di Coccorino iscriverà le spedizioni nel registro mod. C.I 401 assegnando a ciascuna di esse un numero progressivo fino al 31 dicembre di ogni anno, cominciando dal n. 1.

Seguendo l'ordine d'iscrizione sul detto registro la fermata di Coccorino compilerà, per quindicina, il riassunto delle spedizioni mod. C.I 414, che spedirà al controllo merci interno di Torino non più tardi dei giorni 4 e 19 di ciascun mese.

Nella eventualità di disposizioni suppletive del mittente per cambiamento di destinazione e di destinatario la fermata di Coccorino invierà, sotto piego, le disposizioni medesime alle stazioni

di Ricadi o di Ioppolo, rispettivamente per i trasporti diretti oltre tali stazioni le quali dovranno provvedere alle prescritte pratiche per la esecuzione delle relative disposizioni, alla registrazione e contabilizzazione della nota di spedizione sui registri e riassunti delle spedizioni ed al versamento della tassa di lire 2 con l'aumento del 300 per cento riscossa dal mittente a cura della fermata di Coccorino, ed inviata alle dette stazioni nei modi d'uso, giusta la disposizione del'articolo 25 delle « Norme per il servizio contabile delle gestioni viaggiatori, bagagli e cani », pubblicato con l'ordine di servizio n. 160-1909.

In conseguenza di quanto sopra nella « Prefazione generale all'orario generale di servizio » (edizione marzo 1921) a pag. 10 di contro al nome della fermata di Coccorino si dovrà sostituire l'indicazione LB con LG; nel « Prontuario generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della Rete dello Stato » (edizione giugno 1914) a pag. 23 di fronte al nome della detta fermata, nella colonna 8, si dovrà riportare la lettera G col richiamo (12).

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 e 22.

Ordine di servizio N. 110.

Commissioni locali per l'esame dei turni di servizio del personale di macchina e dei treni.

In applicazione del decreto Ministeriale 23 febbraio 1921, riguardante le disposizioni in base alle quali devono essere compilati i turni di servizio e regolate le prestazioni di lavoro del personale di macchina e dei treni, si stabilisce quanto segue in ordine alla costituzione ed al funzionamento delle Commissioni locali di cui all'art. 10 del decreto medesimo.

1. — Per ciascun deposito con dotazione di locomotive od automotrici a vapore od elettriche sarà nominata una Commissione

locale composta di quattro membri nei depositi aventi in forza più di 150 agenti del personale di condotta; e di tre membri nei depositi aventi in forza da 50 a 150 di tali agenti.

Per i depositi minori ed i sotto centri di personale di macchina non vi sarà Commissione locale; gli incarichi relativi saranno deferiti alla Commissione locale del Deposito con dotazione di locomotive dal quale la località dipende.

A formare le cifre minime di 150 o 50 agenti, indicate al primó comma, concorrono anche gli agenti di cui al secondo comma.

2. — Nelle elezioni dei membri delle Commissioni di cui al paragrafo 1 sono elettori ed eleggibili gli agenti che alla data dell'elezione abbiano già avuto partecipazione della nomina a stabile od in prova e che siano rivestiti della qualifica di macchinista T. V., Macchinista T. E., Macchinista M. T., Fuochista, Assistente T. E., o che siano in via permanente assegnati alle funzioni delle qualifiche stesse.

Gli agenti medesimi sono elettori ed eleggibili soltanto per la Commissione cui dovranno far capo a termini del paragrafo 1.

3. — Per ciascun deposito di personale dei treni sarà nominata una Commissione locale composta: di quattro membri nei depositi aventi in forza più di 150 agenti addetti alla scorta dei treni; e di tre membri nei depositi aventi in forza da 50 a 150 di tali agenti.

Per i depositi minori ed i sotto centri di personale dei treni non vi sarà Commissione locale: gli incarichi relativi saranno deferiti alla Commissione locale del più prossimo deposito dello stesso Compartimento.

A formare le cifre minime di 150 o 50 agenti indicate al primo comma, concorrono anche gli agenti di cui al secondo comma.

4. — Nelle elezioni dei membri delle Commissioni di cui al paragrafo 3 sono elettori ed eleggibili gli agenti che alla data della elezione abbiano già avuto partecipazione della nomina a stabile od in prova e che siano rivestiti della qualifica di Conduttore capo, Conduttore principale, Conduttore e Frenatore o che siano assegnati in via permanente alle funzioni delle qualifiche stesse od alle funzioni di manovale ai trasbordi.

Gli agenti medesimi sono elettori ed eleggibili soltanto per la Commissione cui dovranno far capo a termini del paragrafo 3.

5. — Le elezioni generali dei membri delle Commissioni locali avranno luogo nei giorni che saranno indicati con apposita circolare della Direzione Generale.

6. — Ogni deposito di locomotive o di personale dei treni, ed ogni rimessa o stazione (quest'ultima dove il Capo stazione ha anche la dirigenza di personale di macchina o dei treni) sarà sede di votazione.

7. — Le operazioni elettorali saranno presiedute, in ciascuna sede di votazione, dal titolare del deposito, rimessa o stazione, o, in caso di impedimento, da un suo delegato.

Il titolare ed il suo delegato potranno farsi coadiuvare da altri agenti adatti, scelti tra gli elettori, quando ciò fosse necessario.

8. — Gli agenti elettori eserciteranno il loro diritto di voto presso il deposito, rimessa o stazione a cui appartengono, eccezione fatta per quelli che si trovano fuori della località in cui hanno la propria residenza amministrativa, i quali possono esercitare il loro diritto di voto nella località, sede di votazione, in cui si trovano nei giorni delle elezioni.

Dovranno essere date opportune disposizioni affinchè gli agenti possano per turno prender parte alla votazione senza pregiudizio del servizio.

9. — All'incaricato di presiedere le operazioni elettorali di ciascuna sede saranno trasmessi:

a) un esemplare del presente Ordine di servizio;

b) le schede occorrenti per la votazione;

c) l'elenco degli elettori distinti per qualifica appartenenti alla sede stessa.

10. — L'elenco degli elettori per ciascuna sede sarà compilato a curà della competente Divisione Compartimentale o della competente Delegazione di esercizio.

Una copia di tale elenco sarà esposta nelle sedi di votazione in modo che gli interessati possano prenderne visione in precedenza al primo giorno delle elezioni.

11. — Il titolare di ogni deposito, rimessa o stazione, presso cui funzioni una sede elettorale, dovrà predisporre in tempo tutto quanto occorre affinchè le operazioni elettorali procedano colla massima regolarità.

12. — Presso i singoli Compartimenti e le Delegazioni sarà costituita una *Commissione compartimentale di scrutinio* per le votazioni avvenute nella rispettiva giurisdizione.

Tale Commissione sarà composta da un funzionario di grado non inferiore al 4° (1), con funzioni di Presidente, da due agenti di grado non inferiore al 7° (1), l'uno e gli altri nominati dal Capo del Compartimento o della Delegazione, e da due rappresentanti del personale designati dal Presidente e scelti fra gli elettori.

Le Commissioni compartimentali di scrutinio saranno assistite da un Segretario scelto dai rispettivi Presidenti.

A ciascuna Commissione compartimentale saranno aggregati due scrutatori da scegliersi dal Presidente fra gli elettori.

13. — L'orario delle votazioni è stabilito dalle ore 9 alle 12 e dalle 14 alle 18, di ciascuno dei giorni di votazione.

Al principio ed al termine delle operazioni elettorali non occorrerà procedere a redazione di verbali o ad altre formalità. Peraltro ogni qualvolta la votazione venga interrotta, l'incaricato di presiederla è tenuto a provvedere nel modo più sicuro alla conservazione degli elenchi ,delle schede e dell'urna o cassetta.

In caso di contestazioni, in sede di votazione, l'incaricato inviterà i reclamanti a mettere per iscritto le loro osservazioni, che saranno trasmesse, nel piego suggellato di cui il paragrafo 18, alla rispettiva Commissione di scrutinio.

14. — Le schede portano attaccata una cedolina e sono provvedute e distribuite a cura dell'Amministrazione.

15. — Ciascun elettore ha diritto di indicare sulla scheda tre candidati se la Commissione da eleggere è composta di quattro membri, e due negli altri casi.

I candidati devono essere designati con cognome, nome e qualifica scritti in modo leggibile, esclusa qualsiasi altra indicazione.

---

(1) Secondo le vecchie tabelle organiche.

16. — Al momento in cui l'elettore si presenta a votare, l'incaricato di presiedere alle operazioni elettorali gli consegna una scheda, una volta assicuratosi, se del caso, della identità di esso; dopo di che l'elettore stesso si reca ad una delle tavole di scrittura, scrive sulla scheda le volute indicazioni dei candidati e, dopo averla chiusa ed apposto sulla cedolina il proprio nome e cognome, la consegna al detto incaricato, ponendo pure la sua firma sull'elenco degli elettori accanto al proprio cognome.

L'incaricato ,verificato il cognome indicato sulla cedolina, depone la scheda in un'urna o cassetta chiusa a chiave e sigillata.

17. — Se si presentano a votare agenti che non siano inscritti nello elenco di cui al paragrafo 10, perchè non appartenenti a quella sede di votazione, l'incaricato di presiedere alle operazioni, assicuratosi della loro identità, li ammette alla votazione, inscrivendone il cognome, il nome la qualifica ed il deposito o la stazione a cui apartengonò in elenchi suppletivi distinti per Compartimento o Delegazione. Consegna quindi loro le schede per la votazione, eseguita la quale ciascuno di essi appone la propria firma nel rispettivo elenco suppletivo.

Tali schede vengono tenute separate da quelle degli altri votanti, e quindi non sono immesse nell'urna o cassetta.

Le disposizioni dei comma precedenti sono applicabili soltanto agli agenti che per qualsiasi causa si trovano fuori della propria residenza. Qualora in una località, ove funzionino più sedi elettorali, si presentino ad una sede elettori che appartengono ad altra sede della località stessa, e domandino di votare in base al presente paragrafo, essi dovranno essere inviati alla loro sede di votazione.

Gli agenti che eventualmente non siano stati compresi negli elenchi degli elettori, saranno ammessi alla votazione con procedura analoga a quella prevista dai precedenti comma del presente paragrafo.

18. — Terminata la votazione, l'incaricato, alla presenza degli elettori, estrae dall'urna o cassetta le schede dei votanti e ne fa un piego suggellato unitamente all'elenco degli elettori da lui firmato e convalidato con timbro ad umido, e trasmette il piego

stesso (come piego assicurato) al Presidente della Commissione compartimentale di scrutinio.

Nello stesso piego saranno pure racchiuse le schede di votazione e gli elenchi suppletivi riguardanti gli agenti che hanno votato in base al paragrafo 17 e che dipendono amministrativamente dal Compartimento nella cui giurisdizione è situata la sede di votazione.

Sull'involucro del piego dovrà essere riprodotta l'indicazione della sede di votazione e riportato chiaramente l'indirizzo: « Alla Commissione compartimentale di scrutinio di . . . . . . ».

Invece le schede degli elettori che hanno votato in base al paragrafo 17 e che dipendono da un Compartimento diverso da quello nella cui giurisdizione si trova la sede di votazione, ed i relativi elenchi suppletivi, devono essere trasmessi, pure in piego assicurato, al Presidente della Commissione di scrutinio del Compartimento nel quale tali agenti sono elettori.

19. — Trascorsi 4 giorni dalla votazione, i Presidenti delle Commissioni compartimentali di scrutinio fanno verificare se da tutte le sedi elettorali vennero i pieghi assicurati di cui al precedente paragrafo. Se alcuno manca, fanno raccogliere subito le necessarie notizie.

Se il ritardo nell'arrivo dipende da disguido negli uffici di spedizione, il Presidente ordina opportune indagini, e se queste riescono infruttuose, ne fa a suo tempo dichiarazione a verbale.

20. — Tutte le operazioni inerenti allo scrutinio delle schede saranno fatte separatamente per ciascuna Commissione locale da eleggere.

L'inizio delle operazioni di scrutinio sarà indicato in apposito avviso da affiggersi, non più tardi del giorno precedente le operazioni stesse, all'ingresso del locale ove queste avranno luogo.

21. — La Commissione compartimentale di scrutinio, iniziando i suoi lavori accerta anzitutto se il numero dei pieghi assicurati corrisponde a quello delle sedi elettorali della propria giurisdizione, e nel caso che ne manchi qualcuno, ne fa menzione nel processo verbale. La Commissione fa inoltre le necessarie verifiche degli elenchi degli elettori.

Verificato il numero delle schede contenute in ciascun piego, il Presidente, prima di immettere nelle urne le schede ancora chiuse, stacca da esse la cedolina e la consegna ad uno degli scrutatori. L'altro scrutatore appone un segno nel rispettivo elenco accanto al cognome dell'elettore.

Le schede dei votanti in base al paragrafo 17 non saranno immesse nell'urna se non dopo che la Commissione siasi pronunciata sulla regolarità di esse.

Qualora risulti che l'agente che ha votato non ha diritto al voto, ovvero che abbia indebitamente espresso il voto più di una volta, la relativa scheda sarà annullata.

22. — Compiuta la immissione delle schede nell'urna si fa lo spoglio delle schede stesse.

I nomi scritti nelle schede vengono letti ad alta voce.

Qualora nella scheda se ne trovi un numero maggiore di tre o di due, a seconda del caso, non si terrà conto di quelli che fossero scritti dopo il terzo od il secondo rispettivamente.

Sono nulle le schede che, all'infuori della firma nella cedolina, contengono segni di riconoscimento, o non siano del modello stabilito.

Sulle contestazioni eventualmente elevate intorno alle schede, decide la Commissione compartimentale in via definitiva; in caso di mancata decisione, si pronuncia inappellabilmente il capo del Compartimento o della Delegazione.

Se lo scrutinio non può compiersi in un giorno solo, si suggellano le urne, si chiudono in un piego suggellato gli atti e si rimanda lo scrutinio al giorno seguente.

Alle operazioni di scrutinio possono assistere gli agenti elettori che siano liberi dal servizio.

23. — Compiuto lo spoglio delle schede, la Commissione compartimentale compila un processo verbale, da firmarsi da tutti i componenti la Commissione, nel quale devono essere indicati per ciascuna Commissione locale da eleggere, i cognomi, i nomi e le qualifiche di tutti i candidati ed il numero dei voti da ciascuno di essi riportato.

Dopo di ciò, il Presidente della Commissione compartimentale proclama eletti per ciascuna Commissione locale i quattro od

i tre candidati, a seconda del caso, che ottennero il maggior numero di voti.

24. — I membri delle Commissioni locali durano in carica non più di due anni. Cessano dalla carica gli agenti che per una causa qualsiasi vengono a perdere le condizioni di eleggibilità per la Commissione di cui fanno parte. Quando la metà almeno dei membri venisse a mancare prima dello scadere dei due anni, si procederà con le stesse norme suindicate alla nomina di una nuova Commissione locale la quale resterà in carica fino alle successive elezioni generali. La data dell'elezione sarà stabilita dal Capo del Compartimento o della Delegazione.

25. — Le Commissioni locali hanno l'incarico di esaminare e concordare cogli incaricati dell'Amministrazione i turni di servizio del personale di macchina e dei treni, e di concordare inoltre di volta in volta con gli incaricati stessi, le deroghe alle disposizioni vigenti che si rendessero necessarie per esigenze tecniche e per la buona utilizzazione del personale.

26. — Le Commissioni locali dovranno essere convocate a cura delle Divisioni quando per cambiamento o per modificazione dell'orario dei treni o per altre esigenze, occorra esaminare i turni di servizio.

Alle riunioni a cui debbono eventualmente pertecipare più Commissioni locali, non dovranno intervenire, per ciascuna Commissione locale interessata, più di due membri designati dalla Commissione stessa.

La località delle singole riunioni verrà stabilita di volta in volta dalla Divisione.

27. — I membri delle Commissioni locali che dovranno partecipare alle riunioni indette dall'Amministrazione, saranno tempestivamente preavvisati a mezzo dei Capi dei depositi, e lasciati liberi dalle occupazioni inerenti alla loro qualifica per il tempo all'uopo necessario.

I componenti le Commissioni non potranno lasciare il servizio senza l'autorizzazione superiore.

28. — Le eventuali proposte che le Commissioni credessero di

fare in materia di turni, debbono essere inoltrate, pel tramite del Capo deposito, alla Divisione, che le discuterà colle Commissioni stesse.

Ordine di servizio N. 111.

Servizio di corrispondenza con la tramvia Bologna-Casalecchio-Bazzano-Vignola.

Dal giorno 8 agosto 1921 la stazione di *Chiesa di Zola* della tramvia Bologna-Casalecchio-Bazzano-Vignola viene ammessa al servizio di corrispondenza per i trasporti a grande velocità e piccola velocità ordinaria a carro completo.

Dalla stessa data viene esclusa dal servizio di corrispondenza la stazione di *Ceretolo*.

Sulla tramvia suddetta non sono ammessi i trasporti di:

a) materie pericolose, infiammabili, esplodenti, infettanti e nocive;

b) numerario e oggetti preziosi;

c) veicoli;

d) bestiame;

e) feretri;

f) bozzoli;

g) foraggi e paglie in balle non compresse;

h) colli di peso indivisibile superiore a kg. 400;

i) granaglie, frutta e simili, se non sono riposti in sacchi o ceste.

In conseguenza di quanto sopra, nel « Prontuario dei servizi cumulativi e di corrispondenza » (edizione 1° aprile 1915)

— nell'« Elenco alfabetico » a pagina 9 devesi aggiungere il nome della stazione di Chiesa di Zola con l'indicazione della pagina 159 e sopprimere il nome della stazione di Ceretolo.

— nel prospetto a pagina 159 inserire dopo Bazzano

/Chiesa di Zola/id./9/G (1)/ - /P (1)/-/-/-/-/-/-/-/-/-/-/

ed annullare le indicazioni relative a Ceretolo.

In calce al prospetto stesso riportare la nota:

(1) Limitatamente ai trasporti a carro completo.

e modificare come al terzo capoverso del presente O. S. l'elenco dei trasporti esclusi dal servizio di corrispondenza.

Inoltre nella « Prefazione generale all'orario generale di servizio » (edizione marzo 1921) a pagina 22 cancellare il nome di Ceretolo e le relative indicazioni, e fra i nomi di Chiavazza e Chiuppano Caltrano inserire

Chiesa di Zola			M	511

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *e* 22.

Ordine di servizio N. 112.

Spostamento della fermata di Sori.

La fermata di Sori della linea Genova-Spezia, fra le stazioni di Pieve di Sori e Recco, dal giorno 20 maggio 1921 è stata spostata dal Km. 14+056,60 al Km. 14+283,10 a destra della linea stessa, distante rispettivamente dalle suaccennate stazioni metri 1992 e metri 3577.

Non essendo la detta nuova fermata protetta da segnali fissi, all'eventuale protezione dei treni verrà provveduto dal personale di vigilanza.

Nulla è mutato nelle abilitazioni di servizio rispetto alla vecchia fermata.

In conseguenza di quanto sopra, nel « Prontuario generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della rete dello Stato » (edizione giugno 1914) a pagina 85 nella tabella (74) Genova-Pisa e diramazione Avenza-Carrara devonsi apportare le seguenti modificazioni:

Sori-Genova P. Brignole	Km.	15	Sori-Avenza	Km.	99
» -Priaro	»	5	» -Montignoso . .	»	109
» -Cavi	»	26	» -Seravezza Querceta	»	113
» -Bonassola . . .	»	49	» -Torre del Lago. .	»	132
» -Marcantone . . .	»	76	» -Migliarino Pisano.	»	140

Nei prontuari manoscritti delle distanze chilometriche della farmata di Sori devesi aumentare di un chilometro la distanza per Genova Piazza Brignole (pagina 33 numero progressivo 4) e devonsi diminuire di un chilometro le distanze per Priaro, Cavi, Bonassola (pagina 33 numeri progressivi 18, 27 e 33), Mancantone, Avenza, Montignoso, Seravezza Querceta, Torre del Lago, Migliarino Pisano (pagina 34 numeri progressivi 6, 10, 12 *bis,* 13, 16 e 17).

Inoltre nel prontuario valevole per la tassazione dei trasporti merci devonsi aumentare di un chilometro le distanze per Sampierdarena 1ª e 2ª fermata (pagina 31 numeri progressivi 16 e 17) e per gli scali di Genova (pagina 31 numeri progressivi dal 18 al 24); nel prontuario valevole per la tassazione dei trasporti viaggiatori devesi aumentare di un chilometro la distanza per S. Limbania stazione marittima Ponte Re Alberto del Belgio (pagina 31 numero progressivo 22).

Nei prontuari manoscritti delle distanze chilometriche di Sampierdarena 1ª fermata, Sampierdarena 2ª fermata, S. Benigno Calate, S. Limbania Calate, S. Limbania Darsena, S. Limbania Magazzini, S. Limbania Stazione Marittima Ponte Re Alberto del Belgio, Genova Molo Vecchio, Genova Piazza Caricamento Calate, Genova Piazza Brignole devesi aumentare di un chilometro la distanza per Sori (pagina 33 numero progressivo 15); devesi invece diminuire di un chilometro la distanza per Sori nei prontuari delle stazioni di Cavi, Bonassola, Avenza, Montignoso, Seravezza Querceta, Torre del Lago e Migliarino Pisano.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 e 22.

Ordine di servizio N. 113.

Ammissione al servizio cumulativo del Raccordo Comolli della ferrovia di Valle Brembana.

A datare dal giorno 8 agosto 1921 il « Raccordo Comolli » della ferrovia di Valle Brembana viene ammesso al servizio cumulativo per i trasporti di merci a grande velocità e a piccola velocità ordinaria a carro completo.

Per la tassazione, esecuzione ed istradamento dei trasporti in servizio cumulativo da e per il Raccordo Comolli valgono, senza alcuna restrizione, le disposizioni e norme in vigore per il servizio cumulativo con la ferrovia di Valle Brembana.

La distanza tassabile del Raccordo Comolli dalla stazione di transito di Bergamo è di Km. 18.

In relazione a quanto sopra nel « Prontuario del servizi cumulativi e di corrispondenza » (edizione 1° aprile 1915) all'*Elenco alfabetico,* pagina 15, inserire nella sede opportuna il nome del *Raccordo Comolli* con l'indicazione del n. 66: alla pagina 66 inserire nel prospetto dopo Raccordamento Mazzoleni

/Raccordo Comolli/id./18/G(1)/-/P(1)/-/-/-/-/-/-/-/-/-/

Inoltre nella « Prefazione generale all'orario geenrale di servizio » (edizione marzo 1921) si dovrà inserire a pagina 24:

/Raccordo Comolli/-/-/M/394/

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 e 22.

Ordine di servizio N. 114.

Servizio di corrispondenza con la navigazione sul Lago di Garda.

Dal giorno 8 agosto 1921 vengono esclusi dal servizio di corrispondenza con gli scali del lago di Garda i trasporti a carro completo.

In conseguenza di ciò, in calce alla pagina 174 del « Prontuario dei servizi cumulativi e di corrispondenza » (edizione 1° aprile 1915) si dovrà aggiungere il seguente comma :

f) i trasporti a carro completo.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 e 22.

Circolare N. 34.

Foglio itinerario Mod. M-167 dei carri derrate.

Si riscontrano molte trascuratezze ed irregolarità nell'emissione e nella compilazione dei fogli itinerario mod. M-167 dei carri derrate.

Spesso le stazioni di partenza non indicano nelle colonne 1, 2, 3, 4 l'itinerario prescritto, benchè questo si possa facilmente rilevare dal grafico dei trasporti derrate, di cui tutte le stazioni devono essere provviste.

Le stazioni principali di transito e di diramazione non espongono sempre nelle colonne 5, 6 e 7 il treno, la data e le ore di arrivo e di partenza ; quelle destinatarie e di confine trascurano di indicare il treno di arrivo e di applicare il timbro a compostore.

La timbratura a compostore nelle apposite caselle viene trascurata anche dal personale di scorta dei treni coi quali viaggiano carri derrate.

Le stazioni in cui i carri derrate subiscono ritardi non ne indicano sempre le cause, benchè il mod. M-167 abbia gli appositi quadri per tali indicazioni.

Causa le accennate irregolarità ed omissioni i fogli itinerario mod. M-167, che dovrebbero servire di guida per l'istradamento e pel sollecito noltro dei trasporti derrate, perdono la loro utilità e divengono documenti incompleti e poco chiari, sicchè riesce anche difficile rilevare da essi l'andamento dei detti trasporti.

Si raccomanda pertanto alle stazioni di attenersi, nella compilazione dei fogli itinerario mod. M-167, alle disposizioni generali riportate nel grafico dei trasporti derrate e a non trascurare la emissione dei fogli stessi, di cui devono sempre rimanere provviste, facendo tempestivamente le richieste al Magazzino stampati.

E' necessario specialmente che le stazioni mittenti (e quelle di Villa S. Giovanni e Reggio Cal. C. pei trasporti dalla Sicilia al Continente) espongano con esattezza l'itinerario prescritto, col nome delle principali stazioni di diramazione e di transito (comprese quelle di Cancello, Roma Trastevere, Torino Smistamento, Milano P. V., Pontebba e Fortezza, benchè non sottolineate nel grafico) affinchè l'indicazione degli estremi di arrivo e di partenza dei carri sia completa ed ordinata secondo la successione delle stazioni.

Anche l'esposizione delle cause dei ritardi e dell'inosservanza dell'itinerario prescritto è molto da curare, onde evitare i frequenti carteggi che si rendono altrimenti necessari per conoscere tali cause nell'intento di eliminarle.

Le Divisioni Movimento cureranno che sulla controlleria dei trasporti derrate venga sempre rivolta particolare attenzione alla compilazione dei mod. M-167 e prenderanno provvedimenti a carico dei responsabili delle irregolarità riscontrate.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3. 5, 7, 9, 14, 18, 19, 20, 21 e 22.

Circolare N. 35.

Abrogazione del certificato di cessione delle valute estere per determinate merci in esportazione.

(Vedi circolare n. 47–1920).

Giusta l'art. 1 del R. Decreto-legge 10 giugno 1921, n. 737, pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* del 17 stesso mese, con effetto dal successivo giorno 18, è stata ripristinata la libertà di commercio dei cambi con l'estero.

Conseguentemente la Circolare n. 47-1920 è abrogata, non dovendosi più esigere dagli speditori dei trasporti per l'estero di merci nominate nell'elenco allegato alla Circolare stessa, la presentazione del certificato comprovante l'avvenuta cessione all'Istituto Nazionale dei Cambi delle valute estere che ne rappresentano il prezzo di vendita e dei crediti relativi.

Distribuita agli agenti delle classi 1. 2, 3, 4. 5, 18, 19, 20. 21 e 22.

(VERDE)

Ordine di servizio N. 3[v].

Campagna saccarifera 1921.

1. NOLEGGIO DEI CARRI AGLI ZUCCHERIFICI. — In relazione ad appositi contratti stipulati fra la nostra Amministrazione e le seguenti Ditte, esercenti fabbriche di zucchero, vengono assegnati alle medesime in noleggio carri aperti a sponde alte per i trasporti inerenti alla campagna saccarifera e per il tempo strettamente necessario allo svolgimento dei trasporti stessi.

Sucreries	con fabbrica	a Spinetta Marengo.
Ostigliese	» »	Ostiglia.
Lendinarese	» »	Lendinara.
Agricolo-Ferrarese	» »	Ferrara.
L. Bonora	» »	Ferrara.
Gulinelli	» »	Pontelagoscuro, Massalombarda, Mezzano, Imola.
Italiana Zucchero Indigeno .	» »	Legnago, Rieti, Cesena, Rovigo, Bologna, Granaiolo.
Ligure-Lombarda	» »	Parma, Montepulciano, Vicenza, Sambonifacio, S. Vito al Tagliamento.
Romana	» »	Pontelagoscuro, Avezzano.
« Eridania »	» »	Forlì.
Italo-Belga	» »	Foligno.
« Valsacco »	» »	Valsacco.
Agricolo-Lombardo	» »	Casalmaggiore.
Saccarifera Lombarda . . .	» »	Bondeno.
Sucrerie et Raffinerie de Pontelongo	» »	Pontelongo.
Zuccherificio di Sermide . .	» »	Sermide.

Distillerie Italiane per l'invio delle bietole agli zuccherifici di Bondeno, S. Vito al Tagliamento e Vicenza.

---

2. Portata dei carri. — Agli effetti dell'applicazione delle tariffe ai trasporti di cui al presente Ordine di servizio, i carri noleggiati di portata superiore a 15 tonnellate, saranno considerati della portata di tonnellate 15,5.

La portata degli altri carri noleggiati resta ferma quale risulta dall'indicazione apposta sui veicoli.

3. Consegna e marcatura dei carri noleggiati. — La consegna dei carri agli Zuccherifici avrà luogo nelle stazioni e nei giorni convenuti fra il Servizio Movimento e Traffico e le Società esercenti gli Zuccherifici stessi. Tali indicazioni saranno in tempo fornite alle competenti Divisioni Movimento e Traffico, le quali sono autorizzate ad apportarvi, d'accordo con le fabbriche, quelle varianti o spostamenti che si ritenessero necessari; la consegna potrà avvenire anche a gruppi ed in stazioni che non siano quelle a contatto con la Fabbrica di zucchero o nell'interno degli stabilimenti raccordati.

Le Divisioni Movimento e Traffico prenderanno in tempo accordi con quelle Materiale e Trazione per l'effettuazione delle consegne e delle marcature dei carri.

La consegna, anche parziale, dei carri alle Fabbriche dovrà risultare da apposito verbale mod. M-181, redatto in quattro esemplari a cura della stazione che fa la consegna stessa e firmato dai rappresentanti della ferrovia e degli Zuccherifici.

Uno degli esemplari rimarrà alla Ditta ricevente; gli altri tre saranno spediti, in piego raccomandato e nella giornata stessa della consegna dei carri, alla competente Divisione Movimento e Traffico, la quale, entro 8 giorni, ne invierà uno alla Delegazione Veicoli di Milano o di Napoli, ed uno alla Divisione Materiale e Trazione interessata. A loro volta, le Delegazioni Veicoli invieranno sollecitamente tale verbale all'Ufficio Circolazione Veicoli a Roma.

Su questi verbali dovranno risultare esattamente: la data di consegna, la marca, la serie ed il numero di servizio dei carri, la portata normale o quella provvisoria di cui al punto 2, nonchè la tara.

A cura delle competenti Divisioni Materiale e Trazione, sulle

pareti dei carri noleggiati sarà esposta l'iscrizione: « *Barbabietole* 1921 » seguita dal nome della località sede della Fabbrica alla quale i carri sono assegnati. Se in una medesima località si trovano più Fabbriche di zucchero, i carri ad esse assegnati porteranno altresì il nome della rispettiva Fabbrica.

I carri noleggiati saranno volta a volta consegnati promiscuamente nei singoli raccordi senza riguardo alla loro portata.

Qualora gli Zuccherifici non si prestassero a ricevere in consegna i carri pronti alla data prestabilita, questa dovrà figurare sul verbale, poichè dalla medesima dovrà sempre decorrere il nolo.

4) Uso e trattamento dei carri noleggiati. — I carri assegnati agli Zuccherifici debbono essere considerati come carri di proprietà privata, quantunque non subiscano il cambio delle marche e dei numeri. In quanto non sia diversamente stabilito dal presente Ordine di servizio, dovranno perciò essere assoggettati alle disposizioni del Regolamento per i carri privati.

I carri noleggiati dovranno essere adoperati esclusivamente per il trasporto delle barbabietole, dei relativi residui e delle calci di defecazione, fra le stazioni delle Ferrovie dello Stato e le Fabbriche di zucchero alle quali i carri stessi sono assegnati.

Quando, per concessione speciale del Servizio Movimento e Traffico, trovansi scritte sui fianchi dei carri noleggiati più località sedi di Zuccherifici, le stazioni permetteranno l'uso di tali carri promiscuamente per gli Zuccherifici stessi.

Le stazioni di partenza dovranno vigilare ed assicurarsi con frequenti verifiche che i carri non siano caricati oltre la portata segnata sui carri stessi aumentata della tolleranza ammessa dall'O. S. n. 1-1921 e vietare che sui medesimi si formino cumuli eccessivi che possano determinare la caduta delle barbabietole durante la corsa e le manovre, provvedendo al caso allo scarico della parte eccedente.

Per i trasporti di fettucce destinate a stazioni dove avvenga il ricarico di barbabietole, gli Zuccherifici dovranno servirsi di carri noleggiati; per quelli diretti ad altre località, impiegheranno invece esclusivamente carri ordinari.

I carri che hanno servito al trasporto di fettucce dovranno sempre essere diligentemente ripuliti a cura dello Zuccherificio.

Purchè autorizzati dal Servizio Movimento e Traffico (autorizzazione che verrà partecipata dalle Divisioni alle stazioni interessate) gli Zuccherifici potranno inviare i carri loro noleggiati anche su linee di altre Ferrovie o Tramvie italiane per prendervi e portarvi carico. In questi casi le stazioni di transito dovranno eseguire le registrazioni d'uso, allo scopo di assicurare la riscossione dei noli dovuti dalle Ferrovie medesime e delle altre tasse di passaggio, di manovra, ecc., stabilite per convenzione con ciascuna Ferrovia o Tramvia.

Ai carri noleggiati carichi di barbabietole non si applicheranno le etichette ordinarie. Gli Zuccherifici provvederanno ad applicare ai carri stessi speciali etichette o cartellini.

5) Modo d'inoltro dei carri noleggiati carichi e vuoti. — Le Divisioni fisseranno i treni, sia ordinari che straordinari, da utilizzarsi pel trasporto dei carri noleggiati, tanto carichi quanto vuoti, in modo che tutti i carri carichi siano possibilmente fatti partire dalla stazione mittente nella stessa giornata del carico o nella notte successiva. Le stazioni provvederanno a loro volta per la pronta introduzione dei carri carichi nei binari di raccordo e perchè non appena estratti dai medesimi, vuoti o ricaricati di fettucce, possano ripartire per la loro destinazione.

In quanto lo consenta la disponibilità di forza di trazione, per l'inoltro dei trasporti di barbabietole, di fettucce e dei carri vuoti, si dovranno utilizzare i treni ordinari. Qualora però l'orario dei treni merci ordinari non si presti allo scopo, i treni stessi dovranno essere sostituiti da appositi treni speciali o facoltativi di categoria di velocità quanto più bassa possibile, sopprimendo di conseguenza i treni ordinari sulla tratta corrispondente. Pei trasporti di fettucce diretti a stazioni di produzione di barbabietole, dovranno essere utilizzati i treni destinati all'inoltro del materiale vuoto.

L'orario dei treni prescelti dovrà essere comunicato agli Zuccherifici, affinchè a loro volta possano organizzare il lavoro di carico e di scarico, in modo da concorrere efficacemente all'intento di ottenere una rapida circolazione del materiale.

Le Divisioni Movimento e Traffico si manterranno in rapporti continui e diretti coi rappresentanti degli Zuccherifici incaricati di regolare questi trasporti per la parte di loro competenza. Scopo di siffatti accordi dovrà essere principalmente quello di disciplinare la circolazione del materiale vuoto, evitandone gli incroci; limitare i trasporti alle minori distanze possibili; evitare le manovre con locomotive F. S., ricorrendo quanto più possibile alla trazione animale o autorizzando gli Zuccherifici a utilizzare le loro locomotive per le manovre nelle stazioni previo riconoscimento, come di uso, da parte delle Divisioni Materiale e Trazione che le dette locomotive sono atte, e che il personale relativo è idoneo, a circolare nelle nostre stazioni; sollecitare le operazioni di carico, di scarico, di pesatura; conseguire la massima possibile utilizzazione dei treni merci all'uopo specializzati; intensificare i trasporti a fine di affrettare la restituzione dei carri noleggiati.

6. Spedizioni di carri noleggiati vuoti. — I carri noleggiati vuoti verranno trasportati gratuitamente nei loro percorsi per andare a prendere carico, e la loro spedizione si farà dalle stazioni dietro presentazione, da parte degli Zuccherifici di regolare lettera di porto. Con una stessa lettera di porto non potrà essere spedito più di un carro; sulla medesima dovrà figurare la dicitura « *Convenzione speciale* ».

Verificandosi altri percorsi a vuoto, che non siano coperti da un corrispondente percorso a carico, per fatto della Fabbrica di zucchero sarà dovuta alla Ferrovia la tassa di L. 1,00 per carro e per chilometro (compresi gli aumenti di cui al R. Decreto-Legge 29 ottobre 1920, n. 1523) (1).

(1) Esempi:

I. — Lo Zuccherificio di Bologna ordina l'invio di 4 carri noleggiati vuoti a Samoggia, e li fa poscia rispedire a Modena, ove vengono caricati per Bologna; la Ferrovia, in questo caso, in cui l'intero percorso a vuoto Bologna-Samoggia-Modena, viene coperto dal percorso a carico Modena-Samoggia-Bologna, non esigerà olcuna tassa.

II. — Lo Zuccherificio di Bologna ordina l'invio di 4 carri noleggiati vuoti a Samoggia e li fa poi rispedire a Lavino, ove vengono caricati per Bologna; in questo caso, in cui il percorso a vuoto Lavino-Samoggia-Lavino non è coperto da un corrispondente percorso a carico, si applicherà pei quattro carri presi ad esempio, la tassa di L. 1,00 per carro-chilometro computata

Le stazioni che riceveranno ordini dallo Zuccherificio di rispedire carri vuoti, dovranno scortarli con regolare lettera di porto, esponendovi però sempre la sopracitata tassa per l'intero percorso successivo al primo viaggio a vuoto. Gli eventuali rimborsi della medesima, totali o parziali, saranno fatti in sede di Controllo ed in base a domanda degli Zuccherifici.

La stazione destinataria curerà la riscossione del relativo importo da chi ritirerà il carro.

Anche le spedizioni di veicoli vuoti, eventualmente autorizzati a passare sulle linee di altre amministrazioni (come dal penultimo periodo del punto 4) dovranno effettuarsi con lettera di porto ordinaria, da presentarsi dagli Zuccherifici, e saranno pure esenti da tassa di trasporto.

Le stazioni non dovranno accettare disposizioni verbali per il ritorno o per rispedire altrove i carri vuoti giunti vuoti.

7. SPEDIZIONI DI CARRI NOLEGGIATI CARICHI. — Le spedizioni dei carri carichi sono regolate dalle norme ordinarie di tariffa e quindi gli Zuccherifici debbono presentare regolare lettera di porto, la quale dovrà portare la leggenda « *Convenzione speciale* ».

Per facilitare la verifica delle tasse, si prescrive che le stazioni mittenti appongano sulle lettere di porto con apposito timbro la dicitura: « *Carro noleggiato* », indicando sempre sul documento stesso la portata del carro.

8. TASSAZIONE DEI TRASPORTI EFFETTUATI CON CARRI NOLEGGIATI. — Ai trasporti eseguiti da e per le Fabbriche di zucchero con i carri ad esse assegnati, verranno applicate le tariffe in vigore per il genere dei trasporti stessi, notando che, agli effetti del punto 1°,

---

sulla distanza che intercede tra Lavino e Samoggia e viceversa.

III. — I quattro carri vengono rispediti sempre vuoti e d'ordine dello Zuccherificio, una prima volta da Samoggia a Mantova e poscia da Mantova a Nogara, ove vengono finalmente caricati per Bologna (via Poggio Rusco). In questo caso la tassa sopradetta sarà applicata pei soli chilometri a vuoto non coperti numericamente dal susseguente percorso a carico, cioè sulla differenza chilometrica fra il percorso Bologna-Samoggia-Modena-Mantova-Nogara e quello Nogara-Bologna (via più breve).

comma *c*) dell'art. 107 delle tariffe, i carri in questione dovranno essere considerati come richiesti della portata che su di essi è segnata. In altri termini, le tasse saranno sempre da calcolarsi, al minimo, sul peso corrispondente alla portata del carro impiegato tenuto però conto di quanto è detto al punto 2) pei carri aventi portata superiore a 15 tonnellate.

Anche i trasporti eseguiti coi carri noleggiati percorrenti fino a km. 26 inclusi, devono essere tassati in base alla distanza di km. 27.

Per le barbabietole ed i residui relativi è ammessa la tolleranza del 5 % agli effetti dell'applicazione dell'art. 105 delle Tariffe.

Le tassa di pesatura devesi applicare indistintamente in tutti i casi previsti dall'art. 113 delle Tariffe, avvertendo che anche all'effetto dell'applicazione della detta tassa, quando il peso dichiarato, senza che ne sua chiesta la ricognizione, venga riscontrato superiore al reale, la tolleranza stabilita per le altre merci nella misura del 3 % è portata per le barbabietole e per i residui relativi al 5 %.

9. Facoltà di eseguire in porto assegnato le spedizioni delle barbabietole, dei loro residui e della calce di defecazione. — Per i trasporti che si effettuano con i carri noleggiati è accordato alle Società proprietarie degli Zuccherifici di eseguirli in porto assegnato purchè ne figurino mittenti e destinatarie.

10. Avvisi agli Zuccherifici degli arrivi di barbabietole. — Gli arrivi delle barbabietole devono essere partecipati alle Fabbriche mediante lettera di avviso e non si dovranno consegnare i carri carichi, se prima non ha luogo il regolare svincolo della merce.

11. Tassa di sosta per la giacenza dei carri noleggiati. — Non sono soggetti a tasse di sosta i carri noleggiati alle Ditte per tutto il tempo che rimangono sui binari dei rispettivi Zuccherifici.

Per le soste, oltre i termini di tempo stabiliti dagli articoli 69 e 117 delle tariffe, subìte dai carri noleggiati *carichi* sui binari della stazione di partenza, in attesa del compimento del carico

o della presentazione dei documenti di trasporto, ovvero sui binari della stazione di arrivo non allacciata allo Zuccherificio destinatario della spedizione, in attesa dello scarico, saranno applicate le tasse stabilite dal precitato art. 117 delle Tariffe, quintuplicate dopo i primi due giorni di giacenza, a' sensi dell'Ordine di servizio n. 39 inserito nel Bollettino ufficiale n. 17 del 22 aprile 1920.

Alle stesse tasse sono soggetti i carri carichi che , per cause imputabili agli Zuccherifici, restano giacenti nella stazione sede della Fabbrica, ovvero sono fatti trattenere in altre località. Nel primo caso decorrono dal momento in cui i carri sono pronti per essere consegnati allo Zuccherificio e cessano all'ora in cui vengono effettivamente consegnati; nel secondo decorrono dall'ora in cui sono trattenuti e cessano a quella in cui vengono fatti proseguire a destino.

La stazione sede di Zuccherificio registrerà i carri di cui al precedente alinea in apposito modulo M-538 da presentarsi, non appena si determina la giacenza, al rappresentante della Fabbrica interessata, perchè convalidi la contestazione di tali soste, con la dichiarazione che i carri non possono essere ricevuti.

Se il Rappresentante si rifiutasse di rilasciare tale dichiarazione, il Capo stazione farà annotazione nel libro stesso constatante il rifiuto, annotazione che varrà come prova dell'impedimento opposto dalla Fabbrica al ricevimento dei carri. Le stazioni allacciate alle Fabbriche si metteranno in relazione con quelle che trattengono carri carichi di barbabietole, per avere i dati occorrenti per il computo delle sopracitate tasse di sosta.

Le stazioni che trattengono i carri indicheranno a loro volta sui documenti di trasporto il giorno, l'ora ed il treno di arrivo e di proseguimento di ciascun carro.

Le tasse di cui sopra saranno dalle stazioni riscosse ed addebitate con le norme ordinarie.

12. Deposito di barbabietole nelle stazioni e soste di carri vuoti noleggiati. — In caso di bisogno, le Divisioni Movimento e Traffico potranno consentire che le barbabietole vengano depositate, senza pagamento di tasse di sosta, nei piazzali delle stazioni

in attesa del carico; ciò però senza responsabilità alcuna per la Amministrazione ferroviaria e quando la concessione non porti disturbo al regolare servizio della stazione.

Come detto al punto 4 i carri noleggiati agli Zuccherifici devono essere considerati come carri di proprietà privata; conseguentemente, per le soste sui binari delle stazioni di carri vuoti noleggiati, dovrà essere applicata la tassa di centesimi 50 per carro e per giorno di giacenza (art. 4 Regolamento dei carri di proprietà privata) aumentata del 300 %, a norma del R. Decreto-legge 29 ottobre 1920, n. 1523.

Tutte le stazioni dovranno segnalare prontamente alla rispettiva Divisione Movimento e Traffico le giacenze dei carri vuoti noleggiati che superino 72 ore, affinchè la Divisione possa eventualmente disporre per restituirli alla circolazione ordinaria.

13. Graduatoria di precedenza nella fornitura di carri non noleggiati. — I trasporti inerenti alla campagna bietolifera, non effettuati con carri noleggiati, vanno considerati, agli effetti della fornitura dei carri, come ascritti al comma 2 del punto primo dell'O. S. n. 44-1920.

14. Responsabilità pei casi di avarie e di ritardata resa delle merci. — Come da disposizione contrattuale, i trasporti vengono accettati a tutto rischio e pericolo degli speditori. L'Amministrazione ferroviaria non risponde delle avarie alle merci trasportate con carri noleggiati, destinate o prevenienti dalle Fabbriche di zucchero, a meno che non siano imputabili a colpa diretta del proprio personale; del pari non avrà responsabilità alcuna per i cali naturali e per i danni provenienti dai trasbordi, qualunque sia la causa dei medesimi, nonchè per le avarie alla merce causate da ritardata resa, ovvero dal fatto che per colpa dello Zuccherificio, per difficoltà di servizio ferroviario o per altre cause, i trasporti non venissero riconsegnati in ordine cronologico rispetto al loro arrivo.

Dovranno però sempre farsi nei modi prescritti, tanto nelle stazioni quanto negli stabilimenti allacciati, gli accertamenti relativi alle avarie, agli ammanchi e ad altre eventuali irregolarità nei trasporti, avendo speciale cura di far sempre risultare la causa della

irregolarità e che il trasporto è stato effettuato in base a *convenzione speciale*.

I termini di resa sono aumentati di tre giorni per ogni 125 km. incominciati (Ordine di servizio n. 39-1920).

16. Riparazione, sostituzione dei carri guastati durante il noleggio. — Le Ditte sono responsabili dei danni subiti dai carri *ed imputabili alle Ditte stesse*. Perciò le stazioni, all'atto delle varie consegne e riconsegne dei carri, procederanno in contraddittorio col Rappresentante dello Zuccherificio e col concorso dell'Agente del Servizio Veicoli, alla constatazione delle eventuali avarie, le quali dovranno essere descritte sul mod. M-538..

Le Divisioni Materiale e Trazione provvederanno poi, colle modalità di uso, per l'addebito agli Zuccherifici delle riparazioni dei guasti ad essi imputati.

Qualora si dovesse *togliere dalla circolazione*, a cagione di guasti comunque verificatisi, dei carri tanto carichi che vuoti, i Verificatori dovranno applicare le etichette prescritte per l'invio in riparazione, e darne immediato avviso al Capo della stazione a mezzo dell'apposito tagliando annesso alla matrice delle etichette, ritirando la firma di ricevuta.

Se le avarie per le quali il carro viene tolto dalla circolazione, sono prontamente riparabili coi mezzi disponibili sul posto, vi si dovrà provvedere senz'altro.

Trattandosi invece di avarie per le quali sia necessario inviare il carro in Officina o Squadra di Rialzo, il Capo della stazione in cui il carro viene tolto dalla circolazione ne darà avviso telegrafico alla propria Divisione Movimento e Traffico e alla stazione sede dello Zuccherificio, affinchè, d'intesa fra quest'ultimo e la Divisione stessa, si proceda alla riconsegna ed alla smarcatura del carro avariato, ed alla consegna allo Zuccherificio (se da questo richiesta) di un altro carro in buono stato, previa applicazione della scritta di specializzazione.

Tanto per la restituzione alle F. S. del carro guasto, quanto per la consegna del nuovo carro allo Zuccherificio, le stazioni dovranno compilare i prescritti verbali Mod. M-181 e 181ª come indicato ai punti 3 e 16.

16. RESTITUZIONE E SMARCATURA DEI CARRI NOLEGGIATI. — La restituzione, anche parziale, dei carri dalle Fabbriche di zucchero alla Ferrovia, avvenga per guasti o per cessato bisogno, dovrà effettuarsi nella stazione a contatto con la Fabbrica stessa.

Per la riconsegna dei carri noleggiati le stazioni dovranno redigere apposito verbale mod. M. 181-*a*, seguendo le modalità stabilite dal punto 3) per i verbali di consegna.

Sui verbali di riconsegna dovranno pure risultare gli eventuali guasti e le mancanze accertate ai carri stessi.

Per facilitare ed affrettare la riconsegna *e la smarcatura dei carri* noleggiati, d'accordo fra le Divisioni Movimento e Traffico e quelle Materiale e Trazione, le stazioni designate per effettuare tali operazioni saranno divise in gruppi, facenti capo ciascuno ad una determinata Squadra di rialzo.

Eventualmente la smarcatura potrà essere fatta nell'interno degli stabilimenti.

Durante il periodo nel quale avranno luogo le riconsegne, in ciascuna di dette Squadre saranno designati appositi agenti incaricati di procedere alla verifica ed alla smarcatura dei carri.

Di mano in mano che i carri giungeranno nelle località all'uopo fissate, i Capi stazione ne informeranno direttamente la rispettiva Squadra di rialzo, la quale a sua volta, invierà prontamente sul posto uno degli agenti incaricati delle operazioni in parola.

Lo stesso avviso verrà dato contemporaneamente per norma alla Divisione Movimento e Traffico ed a quella Materiale e Trazione interessate, perchè ciascuna abbia modo di controllare e di accertare che il proprio personale ottemperi regolarmente e sollecitamente agli ordini ricevuti.

Nei casi in cui, per la natura del guasto, il veicolo non potesse essere inoltrato alla stazione designata per la riconsegna e per la smarcatura, quella che lo ritira dalla circolazione provvederà alla compilazione del verbale di riconsegna e lo rimetterà, per l'ulteriore seguito, alla stazione a contatto collo Zuccherificio al quale il carro era stato noleggiato.

A fine di evitare che, a campagna ultimata, restino in circolazione carri con la marcatura speciale e di prevenire contestazioni

con gli Zuccherifici circa il computo dei noli, si prescrive che la stazione che riceve un carro, pel quale manchino disposizioni da parte dello Zuccherificio cui è assegnato, lo ritorni, appena reso vuoto, alla stazione sede dello Zuccherificio indicata sul carro, la quale provvederà per la riconsegna e smarcatura, seguendo i criteri sopracitati.

17) Conti pel nolo dei carri. — I conti pel nolo dei carri saranno trasmessi, dal Servizio Movimento e Traffico direttamente ai Capi delle stazioni in contatto con le diverse Fabbriche di zucchero, i quali cureranno subito la riscossione degli importi e li verseranno in giornata a cassa nei modi prescritti.

Trascorsi cinque giorni dalla presentazione del conto, senza che la Fabbrica lo abbia liquidato, il Capo stazione dovrà avvertirne telegraficamente il Servizio Movimento e Traffico.

18) Pesatura dei carri. — Per le pesature dei carri entro le Fabbriche, valgono le norme che regolano la concessione del binario di raccordo.

Tanto il personale di stazione quanto quello degli uffici incaricato delle controllerie, dovranno valersi anche dei ponti a bilico esistenti nell'interno degli stabilimenti per gli accertamenti che riterranno di eseguire.

19) Orario di apertura e di chiusura dei cancelli negli scali. — Nelle stazioni di spedizione delle barbabietole e in quelle cui fanno capo le Fabbriche di zucchero, si potrà, a giudizio delle Divisioni Movimento e Traffico, convenientemente anticipare l'orario di apertura e posticipare quello di chiusura dei cancelli, ed attuare il servizio notturno, per facilitare il carico ed il sollecito inoltro dei trasporti.

20) Registrazione dei carri noleggiati introdotti nei binari di raccordo. — A parziale deroga delle norme contenute nell'Ordine di servizio n. 147-1912, le stazioni sono autorizzate a sopprimere pei trasporti di cui si tratta, la lettera di avviso mod. M-540 e M-541. Dovranno però istituire un apposito registro mod. M-538 per i soli carri in entrata nel raccordo di ciascun Zuccherificio,

completandovi le finche 1, 2, 3,4 , 5, 6, 12, 23 e compilare apposito estratto modello M-539, limitatamente pure alle finche sopradette da inviarsi *giornalmente* alla propria Divisione.

21) DIRITTO SPECIALE PEI CARRI INTRODOTTI NEGLI STABILIMENTI RACCORDATI. — Per ciascun carro introdotto negli stabilimenti raccordati degli zuccherifici deve essere applicato e riscosso lo speciale diritto di L. 10 stabilito col R. Decreto-legge 9 ottobre 1919, n. 2159 e di cui al *Bollettino commerciale* n. 27-1919, punto 205.

22) STATISTICA DEI TRASPORTI. — Le Stazioni *sedi di zuccherifici* dovranno compilare decadalmente i seguenti prospetti:

Modello 1 - per i trasporti di barbabietole in *arrivo* per ciascun zuccherificio, tenendo distinti i trasporti, come è indicato dallo stampato, per le singole provenienze. Dovranno compilarsi separati moduli per i trasporti eseguiti in « carri noleggiati » e per quelli effettuati in « carri ordinari ».

Modello 2 - per i trasporti di fettucce e di calce di defecazione in *partenza* da ciascun zuccherificio, tenendo distinti i trasporti per le singole destinazioni. Dovranno compilarsi separati moduli per i trasporti eseguiti in « *carri noleggiati* » e per quelli effettuati in « *carri ordinari* ».

Nei prospetti modello 1 e 2 non dovranno comprendersi i trasporti eseguiti in carri di Ferrovie secondarie italiane, però a fine campagna la stazione indicherà, per ciascun zuccherificio, il quantitativo complessivo dei trasporti effettuati con i carri di dette ferrovie.

Alla fine di ogni decade i prospetti modello 1 e 2 verranno trasmessi alle Divisioni Movimento e Traffico che riassumeranno i dati nei prospetti modello 3 e 4 da trasmettersi, a campagna ultimata, ed insieme ad una relazione sull'andamento della campagna stessa, al servizio Movimento e Traffico.

La fornitura dei moduli 1, 2, 3 e 4 verrà fatta a cura del Servizio Movimento e Traffico alle singole Divisioni.

Si fa viva raccomandazione ai Capi delle stazioni allacciate agli zuccherifici di curare la sollecita esecuzione delle manovre

per la introduzione e la estrazione dai binari raccordati dei carri carichi e vuoti.

All'uopo i Capi stazione e i Capi gestione faranno eseguire accertamenti anche nell'interno degli stabilimenti per rilevare la situazione del materiale, sollecitare il carico e lo scarico ed evitare che dei carri carichi o vuoti siano tenuti giacenti.

Rammentasi inoltre a tutte le stazioni interessate di non omettere mai la regolare compilazione per ogni carro, *sia carico che vuoto*, del foglio di scorta M-145.

In quanto non è qui esplicitamente previsto, valgono le norme e condizioni stabilite per gli altri trasporti.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 11, 18, 21, 22, 41, 42, 43, 44 *e* 45.

Il Direttore generale
C. CROVA

SENTENZA

Trasporto merci - Carro inidoneo - Bagnamento - Regime di guerra - Irresponsabilità dell'Amministrazione.

Per effetto delle particolari disposizioni emanate in contemplazione della guerra, l'Amministrazione delle Ferrovie non risponde dei danni derivati alle merci caricate su carri chiusi, non perfettamente idonei allo scopo (1).

CASSAZIONE FIRENZE — sentenza 2-19 maggio 1921 (*Pres.* Petrone; *Est.* Campilli; *P. M.* Fernando Prima - *concl. contr.* — Ditta Franzosini, *ricorrente,* contro Ferrovie Stato.

Si imputa col ricorso la sentenza del Tribunale di Pisa:

1. Di avere erroneamente interpretato il R. decreto 25 giugno 1905, n. 369, gli articoli 103 e 130 delle tariffe ferroviarie, e più specialmente il decreto-legge 15 aprile 1915, n. 672 ritenendo che l'autorizzazione data all'Amministrazione ferroviaria di anticipare o ritardare durante la mobilitazione dell'esercito e durante la guerra la visita del materiale rotabile prima di metterlo in corso costituisca presunzione assoluta di irresponsabilità a suo favore ,mentre, per esonerarla dal risarcimento dei danni che derivano alle merci viaggianti dall'uso di materiale inidoneo occorre caso per caso verificare, se speciali condizioni di fatto l'abbiano posta nella impossibilità di adempiere l'obbligo della visita (primo motivo).

2. Di aver violato l'art. 4 delle disposizioni preliminari al Co-

(1) Ved. sentenze: Cassazione Torino 22 marzo 1919 in causa Ozzola, nel Boll. 1919, IV, 233 — Cassazione Napoli 5 luglio 1919 in causa Mauro, nel Boll. id, 249 — Cassazione Roma 21 marzo 1921 in causa Bortolotto, sul Boll. 1921, IV, 33.

dice civile estendendo l'applicazione della norma speciale contenuta nel R. decreto 25 giugno 1905 ad un caso diverso da quello in essa previsto, cioè senza che ressa di lavoro ed urgenti necessità dipendenti dallo stato di guerra giustificassero la incorsa omissione (secondo motivo).

3. Di non aver pronunciato quanto meno in ordine alla subalterna istanza di ammissione di prova testimoniale (terzo motivo).

Non si contesta che inerente alla natura e finalità del contratto (locazione di opera qualificata) sia l'obbligo del vettore di fornire allo speditore mezzi idonei a sicurezza della integrità della merce, e che, ove fornisca mezzi difettosi che per le loro condizioni rendano possibile l'avaria, egli debba ritenersi causa del danno.

Questo principio, comune ad ogni contratto di trasporto tanto più conviene a quello ferroviario, avuto riguardo alla indole dell'industria, esercitata sotto forma di monopolio, ed al rigore di tassative disposizioni (art. 2, 3 e 107 tariffa; 18, 21 R. decreto 31 ottobre 1873, n. 1687), le quali nel regolamento 1° settembre 1889 sul servizio delle stazioni, che, per quanto d'ordine interno, specifica i doveri dell'Amministrazione nei rapporti col pubblico, si traducono in precise e dettagliate istruzioni.

Ivi infatti (art. 950) si impone alle stazioni di partenza l'esame accurato dello stato dei vagoni, allo scopo di accertarne le condizioni in relazione alla percorrenza da compiere, alla natura del carico ed anche alla inclemenza della stagione. Alla violazione di questo essenziale dovere corrisponde l'obbligo del risarcimento, salvo il caso in cui il carro sommistrato sia stato dallo speditore accettato, e caricato a sua cura senza alcuna riserva o protesta, malgrado la visibilità dei difetti. Queste regole però, che in regime normale disciplinano il rapporto contrattuale che si stringe tra l'Amministrazione ed i privati, divennero praticamente inapplicabili durante la mobilitazione e la ultima guerra per effetto del decreto legge 15 aprile 1915 n. 672, che per porre con la necessaria unità di indirizzo le Ferrovie in grado di prestare tutta la loro efficienza alla riuscita delle operazioni militari, autorizzò il Comando Supremo dell'esercito e, per sua delegazione, la direzione dei trasporti, a sospendere a deroga di qualsiasi legge, re-

golamento, istruzione o consuetudine, tutti i trasporti di merce pel pubblico e ad accettarli soltanto a tutto rischio e pericolo del mittente, ed espressamente richiamò la facoltà già concessa alle Amministrazioni feroviarie col precedente decreto 25 giugno 1905 n. 369, tra cui era compresa pur quella di anticipare o *ritardare*, durante la mobilitazione e la guerra, le prescritte visite del materiale rotabile rispetto ai termini regolamentari.

Infatti la Direzione dei trasporti in coerenza alle dette autorizzazioni con manifesti al pubblico (29 maggio, 28 settembre, 8 novembre 1915) dispose che i trasporti pei privati fossero accettati subordinatamente alle esigenze militari e ai mezzi disponibili, ed in ogni caso a tutto rischio e pericolo del mittente, e che l'Ammnistrazione non fosse più obbligata di fornire carri chiusi, o carri aperti con copertoni per merci che normalmente si trasportavano in tali modi, nè rispondesse dei danni eventuali in dipendenza dell'impiego di mezzi diversi. Se per esimere da responsabilità le Ferrovie fosse, come il ricorrente sostiene, necessario il concorso di speciali condizioni determinanti la impossibilità per esse di procedere alla previa visita del carro, la surriferita clausola, per cui il rischio e pericolo del trasporto, sono dello speditore, sarèbbe priva di ogni valore, giacchè a liberare il vettore dal risarcimento, quando l'avaria derivi da forza maggiore, sarebbero bastate le disposizioni del codice civile o del codice di commercio, senza bisogno di apposita disciplina.

E' invece evidente, che coi succitati decreti si volle, innovando le norme di diritto comune, sostituire alle medesime un particolare regime giuridico pel vettore ferroviario, ed introdurre a suo favore una presunzione relativa d'irresponsabilità, per la quale, invertendosi l'onere della prova, per obbligarlo all'indennizzo fosse tenuto il mittente a provare l'esistenza di un fatto che costituisce colpa in relazione alle condizioni eccezionali di movimento e di traffico, create all'azienda feroviaria dallo stato di guerra.

Ora in rapporto appunto a queste condizioni anormali furono le Ferrovie, a deroga delle disposizioni sulla polizia, sicurezza e regolarità del servizio, autorizzate a ritardare le prescritte visite del materiale rotabile con che si conferì ad esse una facoltà in-

sindacabile, per la quale potessero porre in circolazione veicoli non visitati ed eventualmente non scevri da quei difetti che solo una accurata preventiva ispezione avrebbe permesso di constatare.

Male si obbietta, che esse non potessero omettere ciò che erano facultate soltanto a ritardare. L'art. 21 del R. D. 31 ottobre 1878, a cui si derogò col decreto 25 giugno 1905, impone alle Ferrovie anche questo duplice compito: 1° di visitare i veicoli prima di ciascun viaggiatore anche durante la corsa in determinate stazioni; 2° di procedere altresì a diligenti visite periodiche. Ora l'autorizzzazione generica a ritardare le visite, se certamente non le esonera dall'obbligo della ispezione periodica, la quale può essere così anticipata come procrastinata, ma deve prima o dopo il tempo a ciò stabilito compiersi, le esonera virtualmente dall'obbligo della visita che dovrebbe normalmente verificarsi ad ogni carico, perchè, se essa non sia, in forza della indicata facoltà eseguita alla stazione di partenza prima che il carico si inizi o si compia, può nelle stazioni di transito essere rimandata ad un momento ulteriore, e vano sarebbe eseguirla a quella di arrivo. Diversamente opinando si verrebbe a togliere alla disposizione ogni utile finalità e carattere di favore.

A torto si pretende, che il legislatore abbia inteso abilitare le Ferrovie solo a ritardare la consegna del carro al richiedente fino a visita completata. A tale interpretazione resistono il significato letterale e lo spirito della disposizione speciale con la quale invece si autorizzarono le stesse a prorogare la visita dei carri richiesti e già consegnati, e ciò per alleviare le difficoltà, in mezzo a cui procedeva il servizio per lo ingombro di materiale e pel febbrile e disordinato lavoro che in periodo di guerra ferveva nelle stazioni ,mentre il ritardo della consegna per render possibile la visita avrebbe complicata e resa più grave la situazione

Nè devesi inoltre fare astrazione dalle norme impartite nei suindicati manifesti, coi quali la direzione dei trasporti in applicazione del Decreto legge 15 aprile 1915 n. 672, disponeva poter le Ferrovie senza incorrere in responsabilità somministrare un carro aperto invece di uno chiuso e subordinare l'accettazione e l'esecuzione dei trasporti ai mezzi che avevano a loro disposizione, ciò che implica la facoltà di fornire, in mancanza di meglio, carri

non perfettamente idonei allo scopo, e cioè nelle condizioni in cui si trovavano, senza possibilità di verifica scrupolosa e di scelta.

Che i detti manifesti fossero obbligatori, invano si contesta dal ricorrente, giacchè non solo col decreto legge succitato si dichiarò, che il Comando Supremo dell'Esercito, e per esso la Direzione dei Trasporti, avesse a giudicare delle necessità di derogare a diritti e consuetudini vigenti nei tempi ordinari, ma eziandio con l'altro decreto di pari data n .505 si conferì loro il diritto di fissare tanto per i trasporti militari che per quelli del pubblico norme speciali che si dovessero da chiunque osservare.

Sta poi in fatto che il Tribunale con apposita formula respinse la domanda di mezzi istruttori, e questa pronuncia trova piena giustificazione nella coerente motivazione della sentenza, giacchè dopo essersi dimostrato che le Ferrovie erano durante la guerra per legge esonerate dal praticare le prescritte visite al materiale rotabile, appariva del tutto inutile indagare, se esse avessero nel caso in esame possibilità di eseguirla.

Per questi motivi. La Corte rigetta il ricorso.

ANNO XIV - N. 32 — 11 AGOSTO 1921

BOLLETTINO OFFICIALE DELLE FERROVIE DELLO STATO

Si pubblica il giovedì

INDICE

PARTE PRIMA — Leggi e decreti:

PARTE SECONDA — Ordini generali, Ordini di servizio, Circolari ed istruzioni *di durata indeterminata:*

PARTE TERZA — Ordini di servizio e Circolari *di durata determinata:*

In appendice:

(*Per memoria*).

PARTE QUARTA — Giurisprudenza ferroviaria:

(*Per memoria*).

(662) Roma, 1921-22 — Stabilimento Poligrafico per l'Amministrazione della Guerra.

Regio decreto 7 *aprile* 1921, *n.* 832, *che approva il regolamento per l'Ente portuale di Riposto.*

VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA.

Visto il decreto Luogotenenziale 3 luglio 1919, n. 1422, che istituì, con sede in Riposto, un Ente autonomo per la costruzione delle opere e per l'esercizio del porto di Riposto;

Sentito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta del ministro segretario di Stato pei lavori pubblici, di concerto coi ministri del tesoro e dell'industria e commercio;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Articolo unico:

E' approvato l'unito regolamento, visto, d'ordine Nostro, dai ministri segretari di Stato proponenti, per la esecuzione del decreto Luogotenenziale 3 luglio 1919; n. 1422, relativo alla istituzione di un Ente autonomo per la costruzione delle opere e l'esercizio del porto di Riposto.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 7 aprile 1921.

VITTORIO EMANUELE.

Giolitti — Peano — Bonomi — Alessio.

Visto, ***Il Guardasigilli*****: Fera.**

---

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 22 luglio 1918, n. 172.

Regolamento per l'Ente portuale di Riposto.

TITOLO I.

Costituzione e funzionamento organi dell'Ente.

Art. 1.

« L'Ente portuale di Riposto », istituito con decreto Luogotenenziale n. 1422 in data 3 luglio 1919, per la durata di anni 70 a decorrere dal 9 settembre 1919, ha sede in Riposto.

Art. 2.

L'Amministrazione dell'Ente è affidata ad un Consiglio composto nei modi di cui all'art. 3 del citato decreto Luogotenenziale. Il mandato del presidente e dei consiglieri è personale e scade ogni quadriennio a decorrere dalla data della prima adunanza del Consiglio, salvo riconferma.

Art. 3.

Due mesi prima dello scadere del quadriennio il Consiglio promuove la nomina o la riconferma del presidente e il presidente promuove dalle Amministrazioni interessate la designazione dei rispettivi rappresentanti. che dovrà essergli notificata almeno un mese prima della scadenza del mandato.

Art. 4.

Oltre l'incompatibilità prevista dall'art. 136 del testo unico della legge comunale e provinciale 4 febbraio 1915. n. 148, la carica di componente il Consiglio d'amministrazione è incompatibile con quella:

a) di attore o convenuto o patrocinatore dell'uno e dell'altro, arbitro, o perito in giudizio in cui sia impegnato l'Ente;

b) di partecipante direttamente o indirettamente ad appalti, imprese o servizi d'interesse dell'Ente;

c) di stipendiato o salariato dell'Ente.

E' incapace di coprire dette cariche chiunque si trovi in alcune delle condizioni previste dell'art. 25 del testo unico dalla legge comunale e provinciale predetta.

Art. 5.

I consiglieri d'amministrazione decadono dalla carica qualora non intervengano a quattro adunanze consecutive, a meno che l'assenza non sia

giustificata da gravi ragioni personali o di servizio, le quali non abbiano carattere tale da rendere frustraneo il compito di rappresentante.

La decadenza e la cessazione straordinaria del mandato sono pronunciate dal Consiglio d'amministrazione, previa contestazione all'interessato nei casi di assenza o d'incompatibilità.

La decisione ha carattere definitivo.

Art. 6.

Nei casi di cessazione straordinaria dal mandato per sopravvenuta incompatibilità, incapacità, rinunzia o per qualsiasi altra causa l'Amministrazione che aveva nominato il membro del Consiglio, provvederà a sostituirlo entro un mese dalla cessazione. Il nuovo consigliere nominato rimane in carica fino allo scadere del quadriennio per il quale fu nominato il suo predecessore.

Art. 7.

Il Consiglio di amministrazione si riunisce in via ordinaria ogni bimestre ed in via straordinaria ogni qualvolta sia convocato dal presidente, per sua iniziativa o su richiesta scritta di almeno tre dei suoi componenti.

Di regola gli avvisi di convocazione, con l'elenco degli oggetti da trattare saranno inviati ai consiglieri in lettera raccomandata, almeno dieci giorni prima di quello fissato per la riunione.

Nei casi di urgenza basta che l'avviso, col sommario degli oggetti da trattare, sia spedito quarantotto ore prima, mediante dispaccio telegrafico.

In nessun caso potranno però essere trattati affari relativi ad oggetti non iscritti all'ordine del giorno, salvo il caso che il Consiglio al completo e con voto unanime, non disponga diversamente.

Art. 8.

Le deliberazioni del Consiglio non sono valide se non intervengono almeno cinque dei suoi membri. Esse sono prese a maggioranza di voti, ed in caso di parità, è decisivo il voto del presidente od in sua assenza il voto di chi ne fa le veci.

Il segretario generale è segretario del Consiglio di amministrazione ed ha voto consultivo: egli non può assistere alle discussioni su materie che lo interessano personalmente, o quando il presidente e il Consiglio lo ritengano opportuno.

Potranno essere chiamati ad intervenire alle adunanze senza voto il ricevitore della dogana di Riposto, l'ufficiale di porto o qualsiasi altro funzionario, allorquando trattansi materie che interessano le rispettive amministrazioni.

Art. 9.

Il presidente e gli altri membri del Consiglio di amministrazione debbono astenersi dal prendere parte a discussioni e deliberazioni su argomenti che li riguardino personalmente o che interessino congiunti o affini sino al 4° grado civile.

Art. 10.

I processi verbali delle adunanze sono redatti dal segretario generale, e, in caso di impedimento o di assenza, da un funzionario dell'Ente all'uopo autorizzato dal presidente o dal consigliere meno anziano nel caso previsto dall'ultimo comma dell'art. 8; sono firmati dal presidente e dal segretario generale, o da chi ne fa le veci; debbono indicare gli argomenti trattati e il numero dei voti relativi a ciascuna deliberazione. Ogni consigliere ha diritto di chiedere che nel verbale sia fatta menzione del suo voto e dei motivi che lo hanno determinato.

I verbali vengono sottoposti all'approvazione del Consiglio nell'adunanza susseguente, oppure approvati seduta stante nei casi di urgenza.

Art. 11.

Il Consiglio di amministrazione potrà stabilire in favore dei propri componenti un emolumento in misura di L. 2000 annue, a termini del R. decreto 7 marzo 1920, n. 484, da corrispondersi in parte sotto forma di medaglia di presenza per seduta e in parte come indennità fissa alla fine di ogni esercizio finanziario, secondo la ripartizione che ne sarà fatta dal Consiglio medesimo.

Ai membri del Consiglio di amministrazione residenti fuori della sede dell'Ente asranno inoltre corrisposte a carico delle Amministrazioni da cui sono stati delegati le indennità di missione che loro spettano oltre il rimborso delle spese di viaggio per quelli che l'avessero sostenute.

TITOLO II.

Attribuzioni del Consiglio di amministrazione e del presidente.

Art. 12.

L'amministrazione dell'Ente è devoluta al Consiglio di amministrazione.

Art. 13.

Il presidente ha la legale rappresentanza dell'Ente.

Egli:

a) sovraintende a tutto l'andamento dell'Ente;

b) convoca e presiede le adunanze;

c) dispone e vigila l'esecuzione delle deliberazioni del Consiglio e cura l'osservanza delle norme legislative e regolamentari;

d) mantiene la disciplina fra gli stipendiati o salariati avvalendosi dei poteri di cui ai successivi articoli;

e) esercita, in generale, tutte le funzioni di carattere esecutivo spettanti all'Ente;

f) a norma delle deliberazioni del Consiglio di amministrazione rende esecutori i ruoli annuali delle entrate a scadenza fissa, i preventivi dei redditi e delle gestioni in economia, le note dei canoni dipendenti da concessioni e da affitti e da altri proventi ed il riparto delle spese erogate per lavori tra gli Enti tenuti a contribuire a norma di legge;

g) propone al Consiglio la compilazione dei progetti dei lavori e l'ordine della loro esecuzione; nonchè le norme generali alle quali dovranno essere informati i capitolati di oneri ai sensi dell'art. 8 del decreto Luogotenenziale 3 luglio 1919;

h) presiede alle gare di aggiudicazione;

i) delibera sulle licenze nei limiti indicati nell'art. 46;

l) dispone l'istruttoria degli atti relativi alla gestione diretta ed alla concessione di aree, impianti, meccanismi, nonchè di servizi di competenza dell'Ente;

m) può prendere sotto la sua responsabilità e salvo sempre anche nei riguardi dei terzi la ratifica del Consiglio nella prima sua adunanza, le deliberazioni a questo spettanti, quando l'urgenza sia tale da non permettere la convocazione.

Art. 14.

Al presidente sarà corrisposta a termini del R. decreto 7 marzo 1920, n. 484, una indennità annua non superiore a L. 12.000 che sarà pagata alla fine dell'esercizio finanziario.

Art. 15.

In caso di impedimento del presidente, il vice presidente lo sostituisce in tutte le attribuzioni, inoltre compie le funzioni che il presidente ritenesse delegargli.

Uffici ed impiegati.

Art. 16.

I servizi di competenza dell'Ente sono disimpegnati da un ufficio di Segretariato, un ufficio tecnico pei lavori, un ufficio per l'esercizo del porto ed uno di ragioneria.

Il Segretariato, che comprende i servizi amministrativi dell'Ente, è

retto da un segretario generale ed ha la Direzione dei servizi amministrativi e le attribuzioni di capo del personale.

I capi servizio rispondono direttamente al presidente ed al Consiglio del funzionamento dei rispettivi uffici.

Più uffici possono essere retti da unico titolare.

Art. 17.

Il Consiglio di amministrazione può affidare la superiore direzione dei lavori ad un tecnico di speciale competenza, fissandone l'annua indennità.

Art. 18.

La ragioneria cura, sotto la personale responsabilità del ragioniere capo, la tenuta dei libri contabili necessari e specialmente:

a) del conto impegni in cui ciascun capitolo di bilancio segna, in base a comunicazione del provvedimento relativo, la conseguente spesa; a prova della annotazione in registro appone sul provvedimento il visto relativo;

b) del copia mandati, nel quale in ordine cronologico, sono iscritti i mandati emessi con la indicazione del numero loro progressivo, della data, del capitolo dell'intestatario, del titolo di spesa e della somma; a prova dell'avvenuta approvazione, appone sul mandato gli estremi di registrazione;

c) il registro riassuntivo degli impegni provvisori e definitivi rispetto agli stanziamenti, in modo che ad ogni tempo sia possibile determinare la situazione del bilancio;

d) lo scadenziario dei pagamenti ad epoca fissa, dei quali darà preavviso agli uffici amministrativi dieci giorni prima perchè preparino i provvedimenti di pagamento;

e) il registro degli atti aventi per iscopo di impedire e trattenere il pagamento di somme dovute dall'Ente e che all'uopo sono ad esso comunicati dall'Ufficio amministrativo;

f) appone il visto sui provvedimenti portanti liberazione di cauzione;

g) predispone i progetti dei bilanci di previsione e compila i conti consuntivi;

h) compila i ruoli delle entrate a scadenza fissa, i preventivi dei redditi delle gestioni in economia, le liquidazioni dei contributi imposti alle ferrovie ed ai Comuni, le note dei canoni di concessione di affitti e quelle di altri proventi di spettanza dell'Ente e provoca dal presidente il visto di esecutorietà degli atti in parola;

i) tiene il registro delle entrate in cui per ciascun capitolo del bilancio attivo annota le somme effettivamente versate all'Ente in base a comunicazione che sarà fatta dagli uffici amministrativi;

l) tiene il registro riassuntivo cronologico delle entrate effettuatesi;

m) riferisce al presidente sull'andamento delle riscossioni e dei versamenti delle entrate rilevando le eventuali irregolarità o infrazioni;

n) tiene aggiornato l'inventario dei beni mobili ed immobili di pertinenza dell'Ente e di cui esso ha la gestione e lo rinnova ogni quadriennio;

o) cura in genere in quanto di sua competenza quei provvedimenti ed atti necessari al regolare andamento ed al perfetto controllo contabile dell'Ente.

Art. 19.

La nomina e la revoca del personale di concetto e di ragioneria sono fatti dal presidente su conforme deliberazione del Consiglio di amministrazione. Il personale d'ordine e di servizio viene assunto o licenziato dal presidente sentito il segretario generale.

Art. 20.

Il personale posto a disposizione dell'Ente da Amministrazioni di Stato rimane soggetto alle norme disciplinari dell'Amministrazione cui appartiene. Per le punizioni superiori alla censura il presidente dovrà riferirne all'Amministrazione da cui l'impiegato dipende, per l'applicazione degli articoli 49 e 51 del testo unico 22 novembre 1908, n. 693 sullo stato giuridico degli impiegati civili.

Il presidente potrà peraltro esonerare detto personale dal servizio in attesa delle decisioni delle rispettive Amministrazioni.

Le note caratteristiche sono fatte pei capi di Ufficio dal presidente, e per l'altro personale dai rispettivi capi di Ufficio col visto del presidente.

Art. 21.

Al personale direttamente assunto dall'Ente, il presidente può, sentito il segretario generale, infliggere la censura o la sospensione dallo stipendio o dalle funzioni fino a giorni 5, udite le discolpe dell'interessato; per le maggiori pene disciplinari decide il Consiglio di amministrazione salva la disposizione dell'ultimo comma dell'art. 19.

Quando la gravità dei fatti lo richieda, il presidente può altresì ordinare la sospensione dal grado o dallo stipendio a tempo indeterminato, anche prima di udire le deduzioni dell'interessato, salvo le deliberazioni del Consiglio di amministrazione nella sua prima convocazione.

I provvedimenti relativi hanno carattere definitivo.

Art. 22.

Le indennità per trasferta o traslochi ai funzionari dell'Ente saranno liquidate nella misura stabilita dallo Stato per i propri impiegati.

Art. 23.

Quanto riguarda l'ordinamento interno degli uffici, le loro attribuzioni, le norme per l'assunzione, le promozioni, gli stipendi e in generale lo stato economico e giuridico relativamente agli impiegati direttamente assunti, sarà determinata con regolamento interno da approvarsi dal Consiglio di amministrazione, il quale annualmente approva il ruolo organico del personale.

TITOLO III.

Gestione finanziaria.

Art. 24.

L'anno finanziario comincia il 1° gennaio e termina il 31 dicembre.

L'esercizio finanziario riguarda tutte le operazioni relative alla entrata e alle spese che si accertano in detto periodo di tempo, e tutte le variazioni che si verificano nel patrimonio sia in dipendenza del bilancio, sia per qualsiasi altra causa.

Art. 25.

La ragioneria prepara per il 31 ottobre di ciascun anno lo schema del bilancio preventivo per l'anno seguente, da approvarsi dal Consiglio di amministrazione dell'Ente. Esso è costituito dal bilancio economico e da quello finanziario.

Il bilancio economico comprende:

a) nella parte attiva - Le rendite, i ricavi, le entrate reali e figurative ed il profitto che si presume possa verificarsi nell'anno;

b) nella parte passiva - Le spese reali e figurative, gli oneri, i consumi e le perdite che si presume abbiano a verificarsi nello stesso periodo.

Il bilancio finanziario indica le entrate e le uscite da riscuotere o da pagare, reali o figurative, che si prevede di accertare nell'anno.

Del bilancio preventivo sarà data comunicazione, appena sarà approvato ai Ministeri dei lavori pubblici e del tesoro e della industria (Sottosegretariato per la marina mercantile e combustibile).

Art. 26.

Non oltre il 1° marzo di ciascun anno, sarà compilato e sottoposto al Consiglio di amministrazione il conto consuntivo dell'esercizio dell'anno precedente. Copia di esso dovrà essere comunicata ai membri del Consiglio almeno 15 giorni prima della discussione.

Tale conto ha, a corredo, apposite tabelle dimostranti il movimento avvenuto nella sostanza patrimoniale dell'Ente la sua consistenza e l'utile o

la perdita netta dell'esercizio, nonchè una relazione sull'andamento generale dell'azienda.

Appena approvato dal Consiglio il bilancio consuntivo sarà rimesso non oltre il 1° trimestre di ogni anno ai Ministeri interessati. Si riterrà approvato, se entro un trimestre dalla data della comunicazione non sarà restituito con le eventuali osservazioni.

Art. 27.

Il Consiglio di amministrazione ha sempre facoltà di prendere visione negli uffici doganali, a mezzo di propri delegati, dei registri e bollettari concernenti le riscossioni delle speciali tasse portuali, dopo avere preso accordi col ricevitore della dogana.

Art. 28.

L'ordinamento delle spese spetta esclusivamente al Consiglio di amministrazione od al presidente nel limite che verrà dal Consiglio stesso determinato.

I capi di ufficio sono ordinatori secondari delle spese, nei limiti dei fondi messi a loro disposizione.

Art. 29.

I mandati di pagamento, ordinati come all'articolo precedente, sono emessi a cura del capo ragioniere dell'Ente, in base a richiesta vistata dal segretario generale, e vengono sottoscritti dal capo ragioniere medesimo e vistati dal presidente o da chi lo sostituisce.

Art. 30.

Ove il capo ragioniere non creda, per qualsiasi motivo, di dare seguito ad una richiesta di pagamento, ne riferisce al presidente, il quale mediante ordine scritto potrà disporre l'esecuzione della richiesta salvo a sottoporre la questione alla ratifica del Consiglio d'amministrazione, in occasione della prima adunanza.

Art. 31.

Potranno essere aperti crediti nelle casse degli Istituti, cui fosse affidato il servizio dei pagamenti, a favore dei funzionari dell'Ente per porli in grado di provvedere mediante rilascio di buoni, al pagamento di spese da farsi in economia o di quelle altre che saranno determinate dal Consiglio.

Si potranno altresì emettere mandati di anticipazione a favore di funzionari dell'Ente.

Il limite tanto delle aperture di credito che delle anticipazioni sarà fissato dal regolamento interno dell'Ente.

Art. 32.

I funzionari delegati sono personalmente responsabili delle somme poste a loro disposizione o ricevute in anticipazione, fino a che non abbiano ottenuto regolare discarico.

All'uopo essi devono tenere esatto conto in apposito libro giornale di tutte le somme loro fornite, delle spese liquidate e di quelle pagate. Devono inoltre rendere conto nei termini periodici che saranno all'uopo stabiliti dal regolamento interno ed in ogni caso alla fine dell'anno finanziario ed ogni volta che cessi lo scopo dell'anticipazione, o dell'apertura di credito o l'incarico ricevuto dal funzionario.

Il servizio di Cassa dell'Ente può essere affidato per deliberazione del Consiglio ad un Istituto bancario locale colle norme e cautele che saranno fissate nella deliberazione stessa.

Art. 33.

Tutti coloro, che hanno maneggio di denaro, o che sono incaricati del deposito e della custodia di valori, devono prestare cauzione, il cui ammontare è determinato dal Consiglio di amministrazione.

Potranno essere dispensati dal prestare cauzione i funzionari che hanno maneggio di fondi in anticipazione per lavori e forniture da eseguirsi in amministrazione od in economia.

Art. 34.

Per le spese sostenute per la esecuzione dei lavori di cui alla letttera *a*), n. 1, dell'art. 2 del decreto Luogotenenziale 3 luglio 1919, l'Ente rimetterà al Ministero dei lavori pubblici, copia dei certificati di pagamento fatti agli imprenditori e dei documenti di spese, con la richiesta del rimborso.

Per le spese di costruzione, di cui alla lettera *b*) del citato n. 1 dell'art. 2 della convenzione, e per le spese di manutenzione e di riparazione di cui all'art. 11 del decreto medesimo, al termine di ciascun sercizio finanziario l'Ente rimetterà in doppia copia al Ministero dei lavori pubblici l'elenco delle somme dovute dagli Enti locali, quale contributo di legge.

Detto elenco sarà corredato da copie dei documenti giustificativi e diventerà definitivo a norma e per gli effetti delle vigenti disposizioni di legge, quando il Ministero lo avrà restituito vistato e se entro due mesi dalla comunicazione non l'avrà restituito con osservazioni.

A ciascuno degli Enti interessati sarà data comunicazione dell'estratto di tale elenco definitivo perchè esegua il rimborso della spesa di sua spettanza, entro 90 giorni dalla data di comunicazione.

Alla fine di ogni anno finanziario l'Ente rimetterà ai prefettti l'indicazione presuntiva dell'ammontare del contributo degli Enti locali nella spesa da sostenersi nell'anno successivo per le opere di cui sopra.

Tale comunicazione, ai fini dell'iscrizione nei relativi bilanci preventivi, non pregiudica il diritto dell'Ente al rimborso della maggiore spesa che fosse per risultare all'atto della liquidazione.

Art. 35.

Le modalità di riscossione delle tasse e sovrattasse affidate all'Amministrazione doganale, del versamento all'ufficio di cassa dell'Ente e delle operazioni di verifica saranno stabilite d'accordo tra il Ministero delle finanze e l'Ente medesimo.

Art. 36.

Fino a quando l'Ente non potrà provvedere direttamente, a mezzo dei suoi uffici, alla riscossione dei proventi di concessione od affitti di aree, fabbricati, locali od impianti, diritti di sosta, ecc., l'Amministrazione governativa continuerà a percepirli, o li rimobrserà, a richiesta dell'Ente con decorrenza dal 1° gennaio 1920.

Art. 37.

Le spese di riparazione dei danni arrecati dai privati ad opere, impianti, ecc., concessa all'Ente, saranno a questo rimborsate sui depositi che la Capitaneria di porto avrà fatto eseguire dai responsabili, a norma degli articoli 177 del Codice per la marina mercantile e 864 del relativo regolamento, nella Cassa dell'Ente.

A tal fine, constatato il danno, la Capitaneria inviterà l'Ente a determinare senza indugio l'entità del deposito per ulteriori provvedimenti.

Compiuta la riparazione, la spesa relativa verrà liquidata e comunicata alla Capitaneria di porto che curerà la restituzione delle eventuali eccedenze di deposito.

Art. 38.

Qualora in applicazione dell'art. 13 del decreto Luogotenenziale 3 luglio 1919, n. 1422, l'Ente intendesse emettere obbligazioni, il relativo piano finanziario dovrà essere rimesso, preventivamente al Ministero del tesoro per l'approvazione.

TITOLO IV.

Contratti e lavori.

Art. 39.

Nei modi e con le forme fissate dal Consiglio di amministrazione con deliberazione motivata si provvede a tutti gli acquisti, trasporti, alienazioni, affitti, lavori ed in genere a tutte le contrattazioni riguardanti i servizi di competenza dell'Ente.

Art. 40.

I progetti redatti dall'Ufficio tecnico saranno rimessi all'approvazione del Consiglio d'amministrazione, con l'intervento del rappresentante tecnico del Ministero dei lavori pubblici qualora la spesa non superi L. 100.000 e per qualsiasi variante a progetti approvati, quando le varianti stesse non importino maggiori spese superiori a L. 50.000.

Saranno poi sottoposti all'assegno del Consiglio predetto, per la susseguente approvazione del Ministero di lavori pubblici qualora importino spesa superiore a L. 100.000 o varianti essenziali a progetti approvati dal Ministero.

In caso di somma urgenza qualora si tratti di prevenire danni gravi alle opere oppure di ristabilire il servizio su linee interrotte o garantire la continuità e sicurezza dell'esercizio gravemente minacciato, potranno i lavori entro il limite di L. 100.000, essere eseguiti immediatamente, previa compilazione di un verbale di constatazione da approvarsi dal presidente. Questi curerà la ratifica del provvedimento nella prima adunanza del Consiglio.

Art. 41.

Su richiesta dell'Ente, l'Amministrazione delle ferrovie dello Stato procederà alla compilazione dei progetti di massima e di quelli esecutivi occorrenti per opere e provviste, che riguardino servizi ferroviari. In questi lavori potranno essere compresi quelli necessari per il passaggio diretto delle merci dal vettore ferroviario al vettore marittimo e viceversa o per il funzionamento dei servizi cumulativi ferroviari e marittimi.

I progetti che riguardanó modificazioni agli impianti esistenti potranno essere studiati anche per iniziativa dell'Amministrazione predetta.

I progetti però saranno presentati all'Ente e sottoposti al procedimento stabilito per gli altri progetti.

Art. 42.

I lavori di riparazione delle opere di difesa esterna e di manutenzione che non sono a carico dell'Ente, potranno dal Ministero dei lavori pubblici essergli commenssi a rimborso di spesa.

In tal caso per i progetti, i contratti, la gestione e la liquidazione si applicheranno le norme di cui al presente titolo.

TITOLO V.

Esercizio.

Art. 43.

Le aree di cui l'Ente ha la gestione in forza dell'art. 2, n. 2, del decreto Luogotenenziale 3 luglio 1919, sono distinte in:

a) aree occorrenti per le ordinarie operazioni commerciali e delle quali è consentita l'occupazione solo per il tempo necessario pel disbrigo delle operazioni medesime;

b) aree concesse per più lungo tempo e per altri usi i quali non compromettano menomamente la revocabilità della concessione *ad nutum* e la rimessa nel pristino stato delle aree primitive:

c) aree concesse per usi che implichino la costruzione di opere stabili o permanenti alterazioni delle aree medesime.

La distribuzione delle aree fra le tre categorie sarà fatta dall'Ente, sentito il locale Ufficio di porto. L'Ufficio medesimo procederà d'accordo con l'Ente alla distribuzione degli accosti.

Art. 44.

L'occupazione delle aree della prima categoria sarà regolata dalle norme e tariffe che verranno determinate in apposito regolamento che l'Ente sottoporrà all'approvazione del Ministero dell'industria (Sotttosegretariato per la marina mercantile), a mente dell'art. 14 del decreto Luogotenenziale 2 luglio 1919, anche per gli effetti delll'art. 41 della legge 23 luglio 1896, n. 318.

Fino a che tale regolamento non sarà approvato, si provvederà applicando le modalità e le tariffe attualmente in vigore.

Art. 45.

Le concessioni contemplate alla lettera *b)* dell'art. 43 saranno fatte per licenze trimestrali, semestrali ed annuali ed anche per più lungo periodo di tempo se riguardano i cantieri o le altre industrie navali, contemplati dal capo I, titolo III, del regolamento 20 novembre 1879, per l'applicazione del Codice per la marina mercantile.

Le licenze delle quali non sia stata chiesta la rinnovazione un mese prima della loro scadenza, si intendono decadute.

Art. 46.

Le licenze trimestrali e semestrali sono concesse dal presidente dietro domanda degli interessati, ma dovranno essere presentate al Consiglio di amministrazione per la ratifica, nella prima adunanza successiva al rilascio della licenza stessa; in nessun caso potranno essere prorogate se la ratifica stessa non abbia avuto luogo.

Art. 47.

Le licenze annuali o di durata maggiore devono essere previamente autorizzate dal Consiglio di amministrazione: questa autorizzazione, salvo decisioni in contrario, implicherà anche quella di eventuali proroghe.

Art. 48.

I canoni per le licenze di cui all'art. 46 saranno fissati dal presidente, gli altri dal Consiglio di amministrazione.

Nei contratti implicatnti l'obbligo di costruire opere la cui proprietà debba essere lasciata all'Ente senza compenso, potrà essere stabilito nella misura fissa di lire una il canone da pagarsi a titolo di semplice riconoscimento dei diritti dell'Ente, salvo gli altri oneri inerenti al contratto.

Art. 49.

Le concessioni fatte per licenza sono sempre subordinate alla condizione che l'Ente potrà, in qualunque tempo e per qualunque causa, sospenderne gli effetti, risolverle o far sgombrare il suolo occupato, con semplice intimazione scritta; in questi casi il concessionario non potrà pretendere indennizzo o compenso alcuno, ma soltanto la restituzione della metà del canone pagato, purchè però abbia usufruito dell'area per un periodo di tempo inferiore alla metà di quello indicato nella licenza.

Art. 50.

Quando per lo scopo della concessione o per le opere di cui occorra autorizzare l'esecuzione, venga esclusa la materiale possibilità di ottenere in qualunque momento lo sgombero e la rimessa in pristino dell'area, la concessione dovrà farsi mediante contratto. I contratti saranno sottoposti all'approvazione Ministeriale o Reale secondo che sia prescritto dalle disposizioni vigenti.

Le concessioni, anche fatte per contratto, saranno sempr esubordinate alla revoca per qualsiasi ragione di pubblica utilità o di interesse dell'Ente, ma la revoca potrà essere, contrattualmente, subordinata al pagamento di una indennità proporzionata al costo, previamente accertato, delle opere ed al tempo mancante pel termine della concessione.

Nei contratti stessi sarà però stabilito un congruo termine entro il quale il concessionario dovrà assumersi l'obbligo di sgombrare completamente l'area occupata.

Qualora invece convenisse all'Ente la conservazione delle opere medesime, sarà imposto al concessionario l'obbligo di mantenerle e di consegnarle all'Ente in perfetto stato, allo scadere della concessione, senza indennizzo o compenso alcuno.

Art. 51.

Sono concorrenti le domande di concessione che riflettono la occupazione della stessa area, o che comunque siano tra loro tecnicamnte incompatibili.

Nel caso di concorrenza fra domande di cui alla lettera *b*) dell'art. 43 che si propongono di utilizzare l'area per lo stesso scopo, la preferenza è determinata dalla apriorità della effettiva presentazione, quale risulta accertata dal registro dell'ufficio dell'Ente delegato a riceverlo: qualora lo scopo sia diverso potrà essere preferita dal Consiglio d'amministrazione, su propsta del presidente, quella che risulti rispondente ad un fine di maggiore interesse pubblico dell'Ente, aprendosi anche, ove del caso, una gara per l'aggiudicazione sulla base di miglioramento di canone.

Nel caso di concorrenza tra domande di cui alla lettera *c*) dell'art. 43 sarà preferita, su deliberazione del Consiglio di amministrazione quella che risponda ad una finalità di maggiore interesse pubblico o dell'Ente, a parità di condizioni, offra maggiori accertate garanzie tecnico finanziarie ed industriali di immediata esecuzione ed utilizzazione. Anche in questi casi l'Ente potrà, sempre su deliberazione del Consiglio di amministrazione aggiudicare la concessione in seguito a pubblica gara od a licitazione privata, sulla base dell'aumento del canone, ed anche in seguito a concorso per miglioramenti dei progetti tecnici.

Art. 52.

Sulle domande di concessione l'Ente sentirà il parere dell'ufficio locale di porto, per quanto esse possano riferirsi a polizia portuale o della navigazione.

I contratti e le licenze di concessione si trascrivono in un registro tenuto dall'Ente, e portano il numero di trascrizione del registro medesimo.

Un elenco di tutte le concessioni fatte per licenze o per contratto dovrà essere trasmesso per notizia al Ministero dei trasporti, alla fine di ciascun semestre.

Art. 53.

Per tutto quanto non sia previsto dal D. L. 3 luglio 1919, n. 1422, e dal presente regolamento, l'Ente si atterrà, per le concessioni, alle norme contenute nel titolo III del regolamento per la marina mercantile e alle disposizioni legislative e regolamentari vigenti in argomento.

Art. 54.

A garanzia di qualsiasi concessione, il concessionario dovrà depositare presso l'Ente una cauzione sufficiente a garantire il pagamento dei canoni e l'osservanza di tutti gli obblighi assunti.

Art. 55.

L'esercizio delle gru e degli altri meccanismi per l'imbarco, sbarco e trasbordo delle merci, degli alberi di carenaggio, dei bacini di carenaggio e

degli scali d'alaggio, nonchè dei capannoni di deposito e di ogni altro arredamento portuale, costruiti anche a cura dello Stato e gestiti dall'Ente, potrà essere da questo anche dato in concessione di privati, giusto gli articoli 122 e seguenti dal sopracitato regolamento 26 settembre 1904, n. 713.

L'esercizio diretto dovrà essere regolato da speciali norme e tariffe approvate con decreto ministeriale in conformità a quanto è stabilito nell'art. 14 del decreto Luogotenenziale 3 luglio 1919.

TITOLO VII.

Disposizioni generali e transitorie.

Art. 56.

L'Ente potrà richieere la R. Avvocatura erariale di rappresentarlo e difenderlo in tutti i giudizi attivi e passivi avanti le autorità giudiziarie, Collegi, arbitrali e giurisdizioni speciali.

Gli onorari e le competenze da corrispondersi dall'Ente all'Apvocatura, saranno liquidati a norma di legge.

Art. 57.

Per i contratti tuttora vigenti tra le Amministrazioni dello Stato e le Imprese assuntrici di appalti di manutenzione e di illuminazione del porto di Riposto, l'Ente si sostituirà allo Stato fino alla scadenza per quanto riguarda gli obblighi di cui all'art. 16 del decreto di istituzione dell'Ente.

Visto, d'ordine di Sua Maestà il Re:

Il ministro del tesoro
BONOMI.

Il ministro dell'industria e del commercio
ALESSIO.

REGIO DECRETO-LEGGE 16 *giugno* 1921, *n.* 931, *che reca facilitazioni di viaggio a favore dei mutilati o invalidi della guerra, nonchè delle famiglie dei caduti nella guerra stessa* (1).

VITTORIO EMANUELE III

PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA.

Viste le tariffe e le condizioni valevoli per i trasporti sulle linee ferroviarie esercitate dallo Stato;

Visto il R. decreto 27 novembre 1910, n. 953, che approva le tariffe pei trasporti in servizio interno sulle linee di navigazione esercitate dallo Stato;

Visti gli articoli 39 e 62 della legge 7 luglio 1907, n. 429, modificata col R. decreto 28 giugno 1912, n. 728;

Visto il decreto Luogotenenziale 20 maggio 1917, n. 876;

Visto il regolamento per l'esecuzione del testo unico delle leggi sulle pensioni civili e militari applicato con R. decreto 5 settembre 1895, n. 603;

Visto il decreto Luogotenenziale 4 ottobre 1917, n. 1734;

Visto il Nostro decreto 15 ottobre 1920, n. 1494;

Sentito il Consiglio di amministrazione delle ferrovie dello Stato;

Sentito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta del ministro segretario di Stato per i lavori pubblici di concerto con quelli dell'interno, del tesoro, dell'agricoltura, dell'industria e commercio, della guerra, della marina e delle finanze;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

L'Amministrazione delle ferrovie dello Stato è autorizzata a concedere, sulle linee ferroviarie da essa esercitate, le seguenti fa-

(1) **Pubblicato nella** *Gazzetta ufficiale* **22 luglio 1921, n. 172.**

cilitazioni di viaggio a favore dei mutilati o invalidi della guerra, o di altri eventi di servizio in guerra, ed a favore di ciascuno dei membri appresso specificati delle famiglie dei militari morti per ferite o per malattie contratte in guerra, o per causa della guerra, che si recano a visitare le tombe dei loro congiunti:

a) applicazione della tariffa militare (con bollo), limitatamente a quattro viaggi annuali di corsa semplice, a favore dei mutilati o invalidi per infermità ascritte alla categoria prima della tabella *A* allegata al D. L. 20 maggio 1917, n. 876;

Ove il mutilato od invalido non sia in grado di viaggiare da solo, è ammessa l'applicazione della tariffa militare (con bollo) anche per la persona di accompagnamento;

b) applicazione della tariffa differenziale *C* limitatamente a quattro viaggi annuali di corsa semplice a favore dei mutilati o invalidi per infermità ascritte alla categoria seconda della tabella *A* allegata al decreto Luogotenenziale sopracitato;

c) applicazione della tariffa differenziale *C* limitatamente a due viaggi annuali di corsa semplice a favore dei mutilati o invalidi per infermità ascritte alle categorie terza e quarta della tabella *A* allegata al decreto Luogotenenziale sopra citato;

d) applicazione della tariffa militare (con bollo) limitatamente ad un viaggio annuale di andata e ritorno dal luogo di residenza a quello ove è sepolta la salma del militare, a favore dei genitori, vedove, figli, fratelli e sorelle di militari caduti in guerra.

Art. 2.

I mutilati invalidi, i quali abbiano liquidata la pensione in base alle categorie previste dal regolamento per l'esecuzione del testo unico delle leggi sulle pensioni civili e militari, approvate con R. decreto 5 settembre 1895, n. 608, verranno ammessi:

1° al trattamento specificato alla lettera *a*) del precedente art. 1 qualora abbiano liquidato la prima categoria di pensione:

2° ai trattamenti rispettivamente specificati nelle lettere *b*) e *c*) del precedente art. 1, qualora abbiano liquidata altra categoria di pensione per forme corrispondenti a quelle comprese nella seconda, terza e quarta categoria del decreto Luogotenenziale 20 maggio 1917, n. 876.

Art. 3.

Sulle linee di navigazione esercitate dallo Stato è ammessa l'applicazione dei prezzi a tariffa militare pei viaggi delle persone indicate al comma *a*) e *d*) dell'art. 1 e al comma 1°) dell'art. 2; e l'applicazione dei prezzi a tariffa delle concessioni speciali (eccettuata quella per gli elettori politici) pei viaggi delle altre persone indicate nei suddetti articoli del presente decreto.

Art. 4.

La Direzione generale delle ferrovie dello Stato concreterà, di accordo coi Ministeri della guerra, della marina, dell'industria e commercio, le norme e modalità per l'applicazione delle concessioni sopradette e stabilirà la data della loro attivazione.

Art. 5.

Con la pubblicazione del presente decreto sono abrogati i decreti 4 ottobre 1917, n. 1734, e 15 ottobre 1920, n. 1494.

Trascorso un anno di esperimento il presente decreto sarà presentato al Parlamento per essere convertito in legge.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 16 giugno 1921.

VITTORIO EMANUELE.

GIOLITTI — PEANO — BONOMI — MICHELI — ALESSIO — RODINÒ — SECHI — FACTA.

Visto, *Il guardasigilli*: FERA.

REGIO DECRETO 16 *giugno* 1921, *n.* 1021 *che reca modificazioni alla concessione speciale* IX *per i viaggi sulle ferrovie dello Stato delle Compagnie teatrali ed assimilate* (1).

VITTORIO EMANUELE III

PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

Viste le tariffe e condizioni valevoli per i trasporti sulle linee ferroviarie esercitate dallo Stato;

Vista la legge 29 dicembre 1901, n. 562;

Visti gli articoli 39 e 62 della legge 7 luglio 1907, n .429 modificata con R. decreto 28 giugno 1912, n. 728;

Visto il decreto Luogotenenziale 11 gennaio 1917, n. 53;

Sentito il Consiglio d'amministrazione delle ferrovie dello Stato;

Sentito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta del Nostro ministro segretario di Stato per i lavori pubblici di concerto con quelli del tesoro, dell'agricoltura e dell'industria e commercio;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

L'Amministrazione delle ferrovie dello Stato è autorizzata ad abrogare, a partire dal 10 luglio 1921, le limitazioni di cui al decreto Luogotenenziale 11 gennaio 1917, n. 53 art. 1, punto 1° comma 1), relative ai viaggi delle Compagnie teatrali ed assimilate.

Art. 2.

Il comma *c*) della concessione IX (Trasporti delle Compagnie teatrali ed assimilate) di cui al punto 12° dell'appendice annessa alla legge 29 dicembre 1901, n. 562, è sostituito dai seguenti:

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 5 agosto 1921, n. 185.

c) gli artisti da caffè-concerto, i giuocatori di pallone, i prestigiatori, gli areonauti, gli aviatori, gli acrobati e simili; le Compagnie esercenti serragli di bestie feroci, teatri di marionette, cinematografi, giostre, bersagli, gabinetti ottici, fotografi ambulanti, meccanici di fisica e storia naturale; nonchè i saltimbanchi, ciarlatani, suonatori e cantanti girovaghi, purchè in numero non inferiore a due persone adulte o paganti per tal numero;

d) gli artisti e le altre persone delle compagnie indicate al comma *a*) e per un solo viaggio, quando si sciolgono da una medesima Compagnia, purchè in numero non inferiore a due persone adulte o paganti per tal numero.

Art. 3.

Trascorso un anno di esperimento il presente decreto sarà presentato al Parlamento per essere convertito in legge.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 16 giugno 1921.

VITTORIO EMANUELE.

GIOLITTI — PEANO — BONOMI — MICHELI — ALESSIO.

Visto, *Il Guardasigilli*: FERA.

Decreto ministeriale 26 *luglio* 1921, *relativo alla nomina di un membro del Consiglio generale del traffico.*

IL MINISTRO
Segretario di Stato pei lavori pubblici.

Visti gli articoli 63 e 64 della legge 7 luglio 1907, n. 429 e l'articolo 1 del Regio decreto 28 giugno 1912, n. 728;

Su designazione fatta dalla Commissione locale del traffico di Roma, nella sua seduta del 7 luglio 1921;

DECRETA:

Il comm. Giulio Zarù è nominato membro del Consiglio generale del traffico, quale delegato della Commissione locale suddetta.

Roma, addì 26 luglio 1921.

Il Ministro: Micheli.

Decreto ministeriale 31 *luglio* 1921, *relativo alla nomina di un membro del Consiglio generale del traffico.*

IL MINISTRO
SEGRETARIO DI STATO PEI LAVORI PUBBLICI

Visti gli articoli 63 e 64 della legge 7 luglio 1907, n. 429 e l'articolo 1 del Regio decreto 28 giugno 1912, n. 728;

Su designazione fatta dalla Commissione locale del traffico di Bari nella sua seduta del 16 luglio 1921;

DECRETA:

Il comm. dott. Giuseppe Grassi è nominato membro del Consiglio generale del traffico, quale delegato della Commissione locale suddetta.

Roma, addì 31 luglio 1921.

Il Ministro: MICHELI.

COMUNICATI

AGENTI REVOCATI, DESTITUITI O LICENZIATI perchè condannati per delitti contro la proprietà

COGNOME, NOME e matricola	Qualifica	Motivo della condanna
BASTIA Gaetano (155982) .	Manovale	Condannato alla reclusione per sei mesi e venti giorni, per correità in furto di zucchero, tolto da un vagone ferroviario la notte dal 19 al 20 maggio 1920 al Parco Campasso di Sampierdarena. (Sentenza 29 novembre 1920 dalla Corte di Appello di Genova).
BIGGI Giulio (174457) . . .	Manovale	Condannato a due mesi di reclusione, per furto di merluzzo, commesso alla stazione di Canelli l'8 novembre 1920. (Sentenza 20 gennaio 1921 del Tribunale di Asti).
ZABARINI Carlo (178807) .	Manovale in prova	Condannato ad un anno di reclusione, per avere in Alessandria, la notte dal 22 al 23 dicembre 1919, tentato di rubare coperte e lenzuola in danno dell'Amministrazione militare, ed il 6 febbraio 1920 tentato di rubare tessuti in danno delle Ferrovie. (Sentenza 7 aprile 1920 del Tribunale di Alessandria).
ROSINA Carlo (79751) . . .	Capo squadra deviatori	Condannato alla reclusione per tre mesi e dieci giorni, per furto di due dischi di lamiera e di un sacchetto carbone, commesso alla stazione di Treviglio il 12 marzo 1921. (Sentenza 9 maggio 1921 del Tribunale di Bergamo).
GABOTTI Antonio (225118)	Manovale in prova	Condannato a tre mesi di reclusione, per tentato furto di merluzzo, alla stazione di Chivasso il 12 marzo 1919 (Sentenza 20 dicembre 1919 della Corte di Appello di Torino).

Esami di concorso per posti di Capo squadra operai non elettricisti nelle officine locomotive (Art. 110 del Regolamento del personale approvato col decreto Luogotenenziale 13 agosto 1917, n. 1393).

GRADUATORIA DEGLI IDONEI.

a) Per 25 posti di Capo squadra operai calderai:

1 *Milani* Gio. Battista 160151
2 *Gagliardoni* Antonio 167702
3 *Consalvi* Attilio 160756
4 *Borrelli* Nicola 134822
5 *Alberti* Giulio 163078
6 *Bellardo Gioli* Giuseppe 151671
7 *Panzariello* Ciro 122484
8 *Nitti* Emanuele 158818
9 *Zipoli* Alfonso 170221
10 *Cobel* Giovanni. 149786
11 *Lombardi* Antonio. 127792
12 *Maineri* Adolfo 138016
13 *Tonelli* Luigi 134900
14 *Tioli* Salvatore 162894
15 *Marchi* Paolo. 144598
16 *Cutri* Vincenzo 134861
17 *Confortini* Assuero 123356
18 *Cozzolino* Salvatore 106129
19 *Pepi* Pietro 123690

b) Per 10 posti di Capo squadra operai fucinatori:

1 *Spiezie* Raffaele 116743
2 *Bonino* Angelo 131653
3 *Gambacciani* Enrico. 160197
4 *Giannetto* Giovanni 136296
5 *Scuffi* Aldo 160755
6 *Esposito* Luigi 148301

c) Per 3 posti di Capo squadra operai fonditori:

1 *Fabiani* Oreste 169361

Ordine di servizio N. 115.

Estensione di servizio nella fermata di Villabartolomea.

La fermata di Villabartolomea, della linea Dossobuono-Adria Chioggia, già ammessa al servizio viaggiatori, bagagli e cani, e merci a grande velocità per i trasporti non eccedenti i Kg. 100 ciascuno senza limite di peso per ogni singola spedizione, a datare dal 16 agosto 1921 viene abilitata anche ai trasporti a piccola velocità ordinaria a carro completo, o da considerarsi tali, con l'obbligo alle parti di eseguire le operazioni di carico e scarico a qualunque classe le merci appartengano, verso abbuono della quota di diritto fisso stabilita dalle vigenti tariffe.

A tale scopo la fermata suddetta è stata dotata di un binario di carico e scarico diretto, di un padiglione sussidiario per deposito delle merci e di una stadera a ponte.

In conseguenza di quanto sopra, nella « Prefazione generale all'orario generale di servizio » (edizione marzo 1921) a pag. 17, di contro al nome della fermata di Villabartolomea devesi sostituire l'indicazione LG col richiamo (47) e a pagina 16 riportare la seguente annotazione:

(47) Villabartolomea - Ammessa al servizio viaggiatori e bagagli ed ai trasporti merci a G. V. limitatamente ai colli non superanti i Kg. 100 ciascuno, senza limite di peso per ogni singola spedizione, nonchè ai trasporti a P. V. O. a ca[illegible] considerarsi tali, in servizio interno e cumulativo italiano.

Nel « Prontuario generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della Rete dello Stato » (edizione giugno 1914) a pagina 64 di contro al nome della fermata di Villabartolomea, nella colonna 10, esporre la lettera O col richiamo (10) riportando in calce alla pagina stessa l'annotazione:

(10) Limitatamente ai trasporti a carro completo, o da considerarsi tali, con obbligo alle parti di eseguire le operazioni di carico e scarico a qualunque classe le merci appartengano, verso abbuono della quota di diritto fisso stabilita dalle vigenti tariffe.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *e* 22.

Ordine di servizio N. 116.

Cambiamento di nome della stazione di Isoletta.

La stazione di Isoletta, della linea Roma-Napoli, assume la nuova denominazione di Isoletta-S. Giovanni Incarico.

Di conseguenza, nel volume « Prontuario generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della Rete dello Stato » (edizione giugno 1914), alle pagine 31 e 95 (tabella 102), nonchè nei prontuari manoscritti delle distanze chilometriche e in tutte le altre pubblicazioni di servizio nelle quali trovasi indicato il nome della suddetta stazione, dovrà apportarsi conforme modificazione.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *e* 22.

Ordine di servizio N. 117.

Estensione di servizio nella fermata di Marzocca.

(Vedi ordine di servizio n. 2–1921).

Dal giorno 16 agosto 1921 la fermata di Marzocca, della linea Bologna-Ancona, attualmente ammessa al servizio viaggiatori, bagagli e cani con le norme vigenti per le case cantoniere e ai trasporti a grande velocità in collettame, in solo servizio interno, non eccedenti il peso di kg. 50 ciascuno e con speciali restrizioni, viene stabilita al servizio viaggiatori, bagagli e cani senza alcuna limitazione ed ai trasporti di merci a grande velocità, in servizio interno a cumulativo italiano, di peso non superiore a kg. 500 e composti di colli non eccedenti i kg. 50 ciascuno.

In conseguenza di quanto sopra devesi:

— nella « Prefazione generale all'orario generale di servizio » (edizione marzo 1921) a pagina 12, di fronte al nome di Marzocca togliere la stelletta;

— nel « Prontuario generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della rete dello Stato » (edizione giugno 1914):

1o) a pagina 34, al nome di Marzocca cancellare la caratteristica di « casa cantoniera » e di contro - nelle colonne 6 e 7 - sopprimere il richiamo (6) rispettivamente alle lettere V e B;

2o) in calce alla pagina suddetta modificare la nota (13) nel modo seguente:

« (13) Limitatamente ai trasporti non eccedenti il peso di kg. 500 e costituiti di colli di peso non superiore a kg. 50 ciascuno ».

— nell'elenco delle stazioni che partecipano alle tariffe speciali N. 1 e 11 G. V. in servizio cumulativo ferroviario-marittimo (edizione 1o maggio 1915) a pagina 23, fra i nomi di Marzabotto e Massa inserire:

/ Marzocca / 2 / 3 / 2 / 3 / 3 / 3 / 3 /

— nel fascicolo delle distanze chilometriche dalle stazioni continentali in punti di scambio di Civitavecchia e Napoli Scalo marittimo (Molo trapezoidale) da valere per la tassazione dei trasporti in servizio diretto ferroviario-marittimo (edizione 17 febbraio 1916) a pagina 32, fra i nomi di Marzabotto e Massa inserire:

/ Marzocca / Falconara M.-Roma / 378 / Castellammare Adr.-Isernia / 494 / 378 / 494 /

— nei prontuari manoscritti delle distanze chilometriche, in uso nelle stazioni e negli uffici di controllo, al nome di Marzocca, tanto nell'indice quanto nell'interno di ciascun prontuario, cancellare la caratteristica di « Casa cantoniera ».

Infine in tutte le altre pubblicazioni di servizio in cui trovasi indicato il nome di « Marzocca » con la relativa caratteristica devesi cancellare al nome stesso l'indicazione di « casa cantoniera ».

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *e* 22.

Circolare N. 36.

Irregolare utilizzazione dei carri di proprietà privata.

Molte stazioni, contravvenendo alle disposizioni dell'art. 8 del regolamento carri privati ed alle istruzioni successivamente impartite, permettono che le Ditte proprietarie di veicoli inscritti nel nostro parco, utilizzino i veicoli stessi per merci diverse da quelle indicate sulle pareti.

Nel richiamare il personale interessato alla esatta osservanza delle disposizioni medesime, si avverte che le Ditte che intendessero utilizzare diversamente i propri carri, devono chiedere la preventiva autorizzazione alla Direzione generale (Servizio movimento e traffico).

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 5, 7, 9, 11, 22, 41, 42, 44, 45 ed ai Controllori del materiale.

(VERDE)

Ordine di servizio N. 4.

Vendemmia 1921.

1. Disposizioni generali. — Per i trasporti inerenti alla prossima vendemmia dovranno essere osservate le disposizioni seguenti, nonchè le speciali prescrizioni che saranno diramate dalle Divisioni Movimento e Traffico, per quanto può interessare singolarmente le rispettive circoscrizioni.

Agli effetti del presente Ordine di servizio, il periodo della vendemmia si inizia alle ore 0 del 1° settembre e si chiude alle ore 24 del 15 novembre.

2. Accettazione dei recipienti vuoti - Indirizzi - Marche. — I recipienti destinati al trasporto delle uve e del mosto dovranno essere in buona condizione e muniti di marche, numeri progressivi ed indirizzi, a tenore dell'articolo 95 delle tariffe.

Le marche consisteranno in almeno due lettere dell'alfabeto. Le marche ed i numeri dovranno essere bene appariscenti, in caratteri scolpiti o impressi in modo indelebile sulle pareti o sui fondi dei recipienti. Le marche vecchie dovranno, a cura dei mittenti, essere raschiate completamente, anzichè annullate con un tratto di pennello.

L'indirizzo dovrà essere solidamente applicato con colla o con chiodi sui recipienti di legno od attaccato a tavolette di legno o a pezzi di cuoio assicurati con robusta funicella ai recipienti di altro genere.

Le marche ed i numeri dovranno essere segnati con tutta precisione sui documenti di trasporto, sui quali dovrà essere altresì specificata la vera qualità dei recipianti, cioè se botti, barili, tinozze, tini, bigonce, ceste, costoni, casse, ecc., esclusa quindi ogni indicazione generica.

Si dovranno sempre applicare ai colli trasportati a G. V. le prescritte etichette, avendo cura di togliere quelle che abbiano servito in precedenti viaggi.

Parte III — N. 32 - 11 agosto 1921.

Ad evitare che le etichette si distacchino durante il viaggio, dovrà provvedersi perchè esse siano incollate con colla forte.

I recipienti saranno accettati soltanto in porto affrancato.

3. Chiusura delle botti e dei barili. — Le botti, i barili, e gli altri recipienti contenenti mosto od uva pigiata con mosto non dovranno essere scoperchiati.

Saranno ammessi recipienti a pareti semplici, purchè non interamente riempiti e non completamente tappati, ma muniti di un cannello sporgente, ovvero di altri apparecchi atti a dare sfogo ai gas derivanti dalla fermentazione.

4. Responsabilità - Dichiarazione di garanzia. — I trasporti vengono accettati, per quanto riflette la responsabilità dell'Amministrazione, sotto il regime dell'Ordine di servizio n. 39-1920.

Non potranno però in nessun caso essere attribuiti a colpa dell'Amministrazione i danni che possano derivare alla merce in dipendenza delle condizioni in cui la medesima si trova all'atto della spedizione o del modo col quale è stata caricata; epperciò lo speditore dovrà rilasciare le prescritte dichiarazioni di garanzia, così formulate:

« *Il sottoscritto esonera l'Amministrazione ferroviaria da ogni* « *responsabilità per mancanza o spandimento del contenuto dei* « *fusti, in causa di spostamento dei medesimi viaggianti aperti* « *o non completamente tappati* », ovvero « *per ogni danno, in* « *caso di spostamento o di urti al contenuto e ai recipienti cari-* « *cati anormalmente, obbligandosi anche a rispondere del proprio* « *per i danni che per la stessa causa può subire il carro* », ovvero « *per mancanza o spandimento di liquido e per il danno ai reci-* « *pienti vuoti in seguito a spostamento o capovolgimento dei me-* « *desimi viaggianti aperti o non completamente tappati e non* « *caricati normalmente, obbligandosi anche a rispondere in pro-* « *prio pel danno che potesse subire il carro* », ovvero « *pei danni* « *che possano derivare dal fatto che la merce è stata caricata ba-* « *gnata di acqua piovana, o in condizioni di troppa maturanza* « *o di appassimento per essere stata vendemmiata troppo tempo* « *prima della spedizione o per altre circostanze che risultassero* « *all'atto della spedizione* ».

5. Tenuta in evidenza del movimento dei trasporti vendemmiali. — Per tutta la durata della vendemmia, le stazioni dovranno tenere costantemente in evidenza l'esatto movimento dei carri di uva e mosto e di recipienti vuoti, in partenza, in arrivo ed in transito ed accertarsi, in fine di ogni giornata, che nessun trasporto vi si trovi in ritardo.

Qualora qualche carro risultasse in ritardo, le stazioni dovranno aver cura di inoltrarlo coi treni merci più rapidi e, occorrendo, anche coi treni viaggiatori, utilizzando la prestazione disponibile.

6. Domande e forniture dei carri. — Le domande di materiale dovranno essere limitate al quantitativo occorrente per il carico di un giorno; nè dovranno accettarsi, per uno stesso giorno, richieste dagli speditori per una quantità di carri superiore alla potenzialità dei binari di carico.

Non si dovranno accettare domande di carri-serbatoi dell'Amministrazione ferroviaria di Stato, inquantochè quelli esistenti sono adibiti esclusivamente ai trasporti di acqua.

Non si dovrà esigere caparra per la domanda dei carri.

I trasporti inerenti alla vendemmia verranno considerati, nell'ordine di precedenza per la fornitura dei carri, di cui al punto 1° dell'Ordine di servizio n. 44-1920, nel 2° gruppo di trasporti.

Le stazioni, nella fornitura dei carri, dovranno aver riguardo all'ordine di precedenza delle domande, in relazione al R. decreto-legge 4 marzo 1920, n. 280 pubblicato nel Bollettino ufficiale n. 14 stesso anno.

Le stazioni vigileranno che non si verifichino illeciti accaparramenti di carri ed in casi di abusi ne informeranno prontamente la propria Divisione Movimento e Traffico, la quale disporrà per l'eventuale denuncia all'autorità giudiziaria.

I trasporti di uva fresca in casse o ceste dovranno essere caricati in carri chiusi.

Quelli di mosto ed uva fresca o pigiata con mosto in botti, tini, bigonce o navasse, sono ascritti al gruppo 1° della categoria 7ª dell'allegato 9 alle Tariffe e come tali vanno caricati in carri aperti senza copertone.

Spetta allo speditore, oltre che ad utilizzare recipienti non

scoperchiati, a provvedere, ove lo creda, che la merce sia protetta con copertone privato o con altro mezzo adatto.

Tuttavia saranno forniti anche carri chiusi o carri aperti con copertone quando se ne abbiano di disponibili.

In caso vengano forniti copertoni, gli speditori dovranno farne richiesta sul documento di trasporto e le stazioni dovranno applicare la tassa di nolo.

Quando vengono utilizzati carri chiusi, si dovrà far presente allo speditore l'opportunità, nello stesso suo interesse, che i carri siano assicurati anche con piombi o con lucchetti propri.

7. Trasporti in eccezione all'Ordine di servizio n. 39-1920. — In deroga al disposto dei punti 4° e 5° comma *a*) dell'Ordine di servizio n. 39-1920, per tutti i prodotti della vendemmia e pei relativi recipienti vuoti, potranno effettuarsi, oltre alle rispedizioni e ai cambiamenti di destinazione già ammessi per tutti i trasporti, le spedizioni per ferrovia fra due località di mare fra le quali esista regolare servizio di navigazione.

8. Uso dei carri-serbatoi privati. — Per i trasporti in carri-serbatoi privati, si richiamano le stazioni all'osservanza delle disposizioni contenute nel Regolamento pei carri privati, pubblicato coll'Ordine di servizio n. 83-1908.

Il carico del serbatoio dovrà essere compiuto a cura e spese del mittente e fatto in modo continuo e contemporaneo per tutte le bocche di carico, usando tutti i mezzi adatti per sollecitarlo.

Le operazioni di carico dovranno essere compiute in un periodo di tempo non superiore a ore 12 lavorative decorrenti:

a) nelle stazioni di deposito dei serbatoi, dal momento in cui il carro sarà posto nel punto di carico a disposizione della Ditta speditrice;

b) nelle altre stazioni, dal momento in cui la Ditta interessata è stata avvisata dell'arrivo e della messa a disposizione del serbatoio.

Qualora il carico non sia ultimato entro il termine sopra indicato, come pure quando, ultimato il carico, i serbatoi sostassero per motivi attribuibili alle Ditte speditrici, sarà applicata una penalità di lire 1.00 per serbatoio e per ogni ora di ritardo.

Nel computo dei ritardi dovranno trascurarsi quelli non eccedenti i 30 minuti; quelli invece che li oltrepassassero, saranno calcolati per un'ora.

Nel caso di giacenze superiori a due giorni, in luogo della penalità predetta, saranno applicati i diritti di deposito o di sosta di cui all'art. 117 delle tariffe, quintuplicati ai sensi dell'Ordine di servizio n. 39 inserito nel Bollettino ufficiale n. 17 del 22 aprile 1920.

Qualora nel termine di 12 ore, come sopra stabilito, il carico del serbatoio non sia stato iniziato, sarà applicata la penalità di lire 50 di cui all'Ordine di servizio n. 39-1920, nonchè la tassa di lire 10.00 per serbatoio e per il primo giorno di ritardo e quella di lire 20.00 per ogni giorno successivo, come stabilisce l'ultimo alinea dell'art. 106 delle tariffe.

Per le giacenze dei serbatoi carichi nelle stazioni destinatarie, si applicheranno i diritti di sosta stabiliti dalle vigenti tariffe, pure quintuplicati dopo i primi due giorni di sosta.

Nel caso di spedizioni di mosti e uve pigiate, a prevenire la dispersione della merce per effetto dell'aumento di volume prodotto dalla fermentazione, il riempimento dei serbatoi dovrà essere limitato ai 5/6 della loro capacità.

9. Ritorno dei copertoni privati. — Allo scopo di facilitare la protezione dei trasporti di uve e mosti con copertoni privati, per tutta la durata della vendemmia, le stazioni restano autorizzate ad accettare per l'inoltro *come bagaglio* con treni viaggiatori (esclusi però i diretti ed i direttissimi) *i copertoni di proprietà privata* che gli interessati vogliano spedire ai luoghi di carico delle uve e dei mosti.

Tali spedizioni dovranno essere tassate coi prezzi della *tariffa generale dei bagagli*, aumentati del 25 per cento se il trasporto ha luogo, anche solo per parte del percorso, con treni accelerati.

Tanto sullo scontrino quanto sul foglio di via e sulla matrice relativi a ciascuna spedizione dovrà essere praticata l'indicazione « *copertone privato* ».

10. Calzatoie speciali. — Per assicurare i fusti contenenti mosto, caricati a cura del personale di stazione, si dovranno im-

piegare le calzatoie speciali di cui all'Ordine di servizio n. 151-1912 attenendosi alle norme contenute nelle Circolari n. 53-1912 e n. 2-1914.

In relazione a quanto stabilisce la Circolare n. 25-1920, le calzatoie speciali potranno essere cedute al pubblico al prezzo di Lire 0,75 (centesimi settantacinque) cadauna.

11. Carico di recipienti vuoti in carri chiusi. — In via eccezionale, qualora i recipienti vuoti destinati a stazioni poste nelle zone vinicole delle Puglie vengano caricati in carri chiusi e non riesca possibile il carico di una spedizione in solo carro, mentre questa potrebbe essere contenuta tutta in un carro aperto, si dovranno impiegare due carri chiusi anche se utilizzati incompletamente. Per questi due carri dovranno compilarsi due distinte lettere di porto e due fogli di scorta; ma agli effetti della tassazione dovranno considerarsi come facenti parte di una stessa spedizione, e ciò allo scopo di permettere agli speditori di fruire dei prezzi della serie F della tariffa speciale N. 111 P. V.

Per norma delle stazioni e degli Uffici di controllo, si dovrà praticare la seguente annotazione sulla lettera di porto del secondo carro: *Parte e complemento della spedizione n. . . . . del . . . caricata nel carro* (serie, numero) ».

Sulla lettera di porto del primo carro si dovrà pure accennare alla parte di spedizione caricata nel secondo.

12. Trasporti di uva fresca in porto assegnato. — La tariffa speciale n. 50 e le eccezionali n. 901 e 905 P. V. A. potranno essere applicate anche in porto assegnato ai trasporti di uva fresca, eseguiti in servizio interno o cumulativo italiano.

Da tale concessione restano quindi esclusi i trasporti a G. V., quelli a P. V. ordinaria e quelli destinati all'estero, eccezione fatta per le spedizioni eseguite in base a concessione speciale.

13. Trasporti di uve in ceste e casse a carro completo. — Per facilitare i trasporti dell'uva fresca in ceste e casse ricolme e coperte con tela o con fronde, si concede che i mittenti, valendosi di cavalletti di legno, od altri attrezzi, dispongano le ceste e le casse a più piani nei carri.

Il mittente dovrà rilasciare dichiarazione di garanzia così concepita: « *Per i danni di ogni sorta derivabili alla merce per « essere le ceste (o le casse) caricate in modo anormale* ».

La tassa sarà computata sul peso complessivo dell'uva e degli attrezzi, in base alle tariffe generali o speciali vigenti per l'uva fresca.

Sui documenti di scorta si dovranno sempre riportare in modo chiaro epreciso la qualità e quantità degli attrezzi di carico di cui sopra, nonchè dei copertoni, tele e tende e degli altri oggetti di proprietà dei mittenti, destinati a coprire e ad assicurare il carico.

I destinatari, all'arrivo dell'uva, dovranno ritirare gli attrezzi e protranno effettuarne le rispedizioni gratuitamente, a sensi dell'art. 115 delle tariffe, previa presentazione degli occorrenti documenti a G. V.; le stazioni inscriveranno su questi l'annotazione: « *Attrezzi di ritorno della spedizione uva N. . . . . del . . . . . da . . . .* ».

14. Carico e scarico dei trasporti a tariffa speciale N. 103 P. V., serie B. — Le operazioni di carico e scarico dell'uva fresca o pigiata con mosto, spedita in tini, bigonce, navasse o in botti, sotto il regime della tariffa speciale N. 103 P. V., serie B, sono lasciate alle parti, verso deduzione della quota di diritto fisso di L. 0,50 per tonnellata ed operazione. Ciò in analogia a quanto è stabilito per l'uva fresca in ceste o casse.

Qualora, in questi casi, pel carico o per lo scarico si dovesse far uso della gru, perchè ritenuto necessario a giudizio dell'Amministrazione o perchè richiesto dalle parti, si applicheranno le tasse stabilite dall'articolo 118 delle tariffe, ferme restando le disposizioni dell'art. 100 delle tariffe stesse.

15. Tassa speciale per la sosta dei carri carichi di uva. — Durante il periodo della vendemmia le spedizioni di uva a carro completo in arrivo alle stazioni delle ferrovie dello Stato, che dai destinatari non vengano svincolate e ritirate entro il termine prescritto dalle vigenti tariffe, sono soggette al pagamento del diritto di deposito o di sosta nella misura di L. 0,20 per ogni quintale di uva e per ciascun giorno (col minimo di L. 16 per carro e per giorno) per i primi due giorni di sosta.

Dopo i primi due giorni di giacenza saranno invece applicati i diritti di deposito o di sosta di cui all'art. 117 delle tariffe, quintuplicati.

La stessa tassa è dovuta sul peso totale della spedizione, quando l'operazione di carico non sia stata compiuta entro i termini prescritti dalle tariffe.

Alle spedizioni di uva di cui sopra non sono applicabili le disposizioni del comma *o)* dell'articolo 117 delle tariffe, eventualmente in vigore.

Ricordasi, a scanso di equivoci, che le tasse di sosta di cui sopra, nonchè le altre indicate nei punti precedenti e tutti i corrispettivi previsti dal presente Ordine di Servizio, sono oggetti all'aumento del 300 per cento di cui il Bollettino commerciale n. 27-1920.

16. Manovre. — Richiamasi l'attenzione delle stazioni sulla necessità che le manovre, e specialmente quelle a gravità, siano sempre eseguite con ogni cautela, allo scopo di evitare avarie di fusti e dispersioni di merce. Ricordasi inoltre il divieto assoluto di effettuare manovre a spinta quando trattasi di carri contenenti fusti pieni.

17. Sorveglianza sui trasporti. — Per la sorveglianza dei carri carichi di uve e mosti in composizione ai treni, si richiama la rigorosa osservanza delle prescrizioni contenute nella circolare gialla del Servizio Movimento e Traffico n. 10 del 15 aprile 1916.

Un'attiva particolare vigilanza dovrà essere esercitata nelle stazioni di partenza, in quelle di transito o di ricomposizione delle condotte e dei treni.

18. Anormalità nei trasporti. — Qualora in arrivo sorgano contestazioni per avaria dipendente da ritardo o da altra causa, le stazioni destinatarie dovranno computare i termini di resa, tenendo conto degli aumenti stabiliti coll'Ordine di Servizio n. 39-1920, per accertare se sussista effettivamente ritardo; quindi siavi o no ritardo, dovranno sempre compilare il verbale di accertamento con l'intervento di periti abili dai quali, in seguito ad apposita interpellanza, si dovrà fare stabilire, ove non esista sulla

lettera di porto dichiarazione di garanzia, se l'uva presenti *segni di malattia (peronospera), di troppa maturanza, di bagnamento precedente al carico o di appassimento per essere stata vendemmiata troppo tempo prima della spedizione.* Il perito od i periti saranno anche chiamati a stabilire la data in cui l'avaria ebbe inizio e la susseguente sua progressività; la influenza che le circostanze e cause suaccennate possono avere avuto sull'avaria e se il ritardo, dato che sussista senza il concorso di quelle cause, avrebbe da solo potuto determinare l'avaria constatata, e, in un caso o nell'altro, in quale misura.

Si rammenta che il verbale non può essere impegnativo, ma che ha soltanto lo scopo di constatare i fatti, non quindi quello di liquidare indennità, il che è riservato agli Uffici superiori. Le stazioni perciò debbono astenersi dal fare apprezzamenti sulla minore o maggiore attendibilità delle pretese delle parti e dall'assumere impegni circa l'ammontare e la liquidazione della indennità.

Qualora a destinazione si constatino avarie alle uve, spandimento di liquido per spostamento del carico (siano casse, ceste o fusti), si dovrà far tener presente ai periti che lo spostamento avvenne per il naturale scuotimento del carro, per le pendenze della linea, per le inevitabili scosse ed urti cui vanno soggetti i carri nelle molteplici manovre; fatti tutti inevitabili e inerenti al modo di trasporto e dei quali la ferrovia non può nè deve rispondere.

Soltanto degli urti straordinari e colposi può essere chiamata a rispondere la ferrovia. Quindi, qualora dalle parti si vogliano attribuire le avarie ad urti, si dovrà fare specificare e constatare dal perito se esistono dati speciali di fatto e tali da dimostrare che gli urti stessi o le scosse escano da quelli ordinari e inevitabili poichè non basta asserire, ma, in materia di colpa, occorre provarla in modo diretto e specifico.

In casi di avarie di qualunque natura, che rivestano speciale importanza per l'entità del danno o per altre particolari ragioni, le stazioni dovranno darne avviso telegrafico alla rispettiva Divisione Movimento e Traffico, affinchè questa possa provvedere ai necessari accertamenti a mezzo di appositi funzionari.

19. Trasporti per l'Estero. — I trasporti di uva, mosto e vino diretti all'estero potranno essere effettuati, oltre che con carri ordinari:

a) con carri serbatoio Mv di proprietà privata, inscritti nel parco veicoli F. S.;

b) con carri serbatoio inscritti in parchi esteri e inviati in Italia a prendere carico a norma delle relative tariffe internazionali.

Per tali trasporti le stazioni si atterranno alle relative disposizioni speciali in vigore all'atto della presentazione della merce.

Le stazioni dovranno poi sempre curare l'assoluta nettezza, sia esterna che interna, non solo di tutti i carri, ma anche dei recipienti e specialmente dei fusti, in modo che niuna particella di foglie, di terra o di altre sostanze imbrattanti rimanga aderente ai recipienti e alle pareti dei carri, perchè, in caso diverso, le Dogane di confine potrebbero respingere i trasporti, giusta le disposizioni relative ai provvedimenti contro la filossera.

20. Spedizioni per e dagli scali di Milano. — La stazione di *Milano P. Ticinese* è ammessa a ricevere trasporti di uve fresche, uve pigiate e mosti, limitatamente alle provenienze dalle linee del Compartimento di Torino.

La stazione di *Milano Lambrate* è ammessa a ricevere e ad eseguire i trasporti a G. V., P. V. A., ed a P. V. O. di uva fresca, di uva pigiata e di mosto.

La stazione di *Milano P. G.* è ammessa a ricevere i soli trasporti a carro completo a P. V. O. di mosto indirizzati alla Società dei magazzini generali ed alla Società Cooperativa ferroviaria suburbana di consumo, aventi entrambe binario di allacciamento colla stazione predetta.

La stazione di *Milano Centrale* è ammessa al ricevimento dei soli trasporti di uva fresca, eseguiti, dietro richiesta dei mittenti, in base alle condizioni di tariffa, con treni diretti ed accelerati.

La stazione di *Milano Nuova Centrale* è ammessa a ricevere e ad eseguire i trasporti a G. V., a P. V. A. ed a P. V. O. di uva fresca, di uva pigiata e di mosto.

La stazione di *Milano S. Cristoforo* è ammessa a ricevere e ad

eseguire i trasporti a G. V., a P. V. A. ed a P. V. O. di uva fresca, di uva pigiata e di mosto a carro completo.

La stazione di *Milano P. Romana* è ammessa a ricevere e ad eseguire i trasporti a G. V., a P. V. A. ed a P. V. O. di uva fresca, di uva pigiata e di mosto.

La stazione di *Milano P. Vittoria* è ammessa a ricevere e ad eseguire i trasporti a G. V. ed a P. V. A. di uva fresca, di uva pigiata e di mosto.

21. ABILITAZIONE DI OFANTINO AI TRASPORTI A P. V. A. ED A P. V. O. — Come risulta dai relativi richiami nel Prontuario generale delle distanze chilometriche (edizione giugno 1914), durante il periodo della campagna vinicola e non oltre il 31 ottobre, la stazione di Ofantino è ammessa ai trasporti di uva fresca, uva pigiata e mosto a P. V. A., ed ai trasporti in servizio interno e cumulativo italiano di uva pigiata e mosto a P. V. O., nonchè a ricevere trasporti a P. V. O. di recipienti vuoti destinati a trasportare prodotti vendemmiali.

22. SERVIZIO A P. V. A. A GENOVA P. B. (TERRALBA). — Il servizio a P. V. A. per le uve e mosti in arrivo a Genova Piazza Brignole dovrà essere disimpegnato allo scala P. V. di Terralba, anzichè allo scalo a G. V.

23. SERVIZIO CUMULATIVO CON LA NORD-MILANO - ESCLUSIONE DI MILANO TRANSITO LA LIBRERA DAI TRASPORTI A G. V. ED A P. V. A. — Si richiama l'attenzione delle stazioni su quanto risulta a pag 36 del Prontuario generale delle distanze chilometriche, circa la esclusione di *Milano transito La Librera* dai trasporti a G. V. e P. V. A. e si fa perciò loro assoluto divieto di accettare per questi trasporti domanda d'istradamento pel transito predetto.

Sui relativi documenti di trasporto le stazioni dovranno esporre sempre, ed in caratteri ben chiari, il transito che le spedizioni devono seguire per passare sulle linee della Nord Milano.

24. CARTELLINI, ETICHETTE, LISTINI E DOCUMENTI DI SCORTA DEI CARRI. — Per facilitare il còmpito del personale di manovra e dei treni, pel sollecito inoltro dei trasporti a carro completo di uva e

di mosto e nel contempo per evitare disguidi ed affrettare il pareggio, nei casi di eventuali mancanze di documenti, si dovrà far uso dei cartellini mod. M-246*g* (*Uva*) e M-246*h* (*Mosto*) di cui al « Prospetto dei cartellini, delle etichette, ecc: », pubblicato coll'Ordine di servizio n. 38-1915.

Questi cartellini debbono essere applicati anche ai carri serbatoi carichi.

Per i carri serbatoi che viaggiano a vuoto, si dovrà far uso delle etichette mod. M-265.

Nell'interno di ogni carro chiuso od aperto, con o senza copertone, dovranno essere collocati, in un punto visibile ed assicurati ciascuno ad un recipiente, due cartellini speciali per identificare lo speditore e il destinatario dei relativi trasporti, come prescritto colla Circolare gialla n. 26-1917 del Servizio Movimento e Traffico.

Le stazioni che si trovassero ad evere eccedente un carro senza la relativa contabilità, dovranno inoltrarlo a destinazione con spedizione in servizio, in base alle indicazioni risultanti dai cartellini esterni del carro medesimo o, mancando questi, in base a quelle risultanti dai cartellini posti nell'interno, avvertendone telegraficamente la stazione mittente, perchè possa provvedere all'immediato invio di un duplicato dei documenti di trasporto direttamente a quella destinataria.

Qualora si renda necessario lo spiombamento del carro, le stazioni che vi procedono dovranno non solo far risultare sul foglio di carico o di scorta il movimento dei piombi, ma dovranno anche indicarne chiaramente la causa, e qualora riscontrassero anormalità nel carico, procedere alla verifica del peso e della merce, redigendo la prima parte del processo verbale.

Sul margine superiore destro dei documenti di trasporto si dovranno applicare i listini mod. M-272*h* (*Uva*) o M-272*i* (*Mosto*).

Ai carri contenenti recipienti vuoti dovranno essere applicati i cartellini mod. M-246*m* (*Recipienti vuoti*).

Sui relativi documenti di trasporto dovrà ingommarsi il listino mod. M-272*n*.

Per i trasporti a carro completo di prodotti vendemmiali e di recipienti vuoti le stazioni dovranno compilare il foglio di scorta

M-145 a p. v. od il foglio di carico M-145*a* (già C*h*-137) a p. v. acc. o quello M-145*b* (già C*h*-138) a g. v.

Il foglio itinerario M-167 dovrà essere emesso soltanto a scorta dei carri completi di uva da tavola.

25. CLASSIFICAZIONE DEI TRASPORTI. — I trasporti di uva e mosto in partenza dalle stazione dei Compartimenti di Bari, Ancona e Bologna vengono classificati, in relazione alla loro destinazione, nei seguenti gruppi:

1° *gruppo* — carri oltre Foggia finō Bologna;
— carri oltre Bologna verso Bagni della Porretta;
— carri oltre Bologna fino Ferrara (esclusa;
— carri Oltre Bologna fino Verona (via Isola della Scala) ed oltre verso Ala e fino Brescia (esclusa).

2° *gruppo* — carri oltre Rimini fino Ferrara ed oltre verso Padova.

3° *gruppo* — carri oltre Bologna fino Parma;
— carri oltre Modena verso Mantova;
— carri oltre Parma verso Spezia.

4° *gruppo* — carri oltre Parma fino Brescia;
— carri oltre Brescia fino Bergamo esclusa).

5° *gruppo* — carri provenienti da Foggia e da stazioni al sud di Foggia;
per Genova ed oltre verso Savona;
oltre Sampierdarena fino Piacenza (esclusa),
fino Rogoredo (esclusa),
fino Mortara ed oltre verso Milano;
verso Novara-Luino e verso Novara-Borgomanero.

6° *gruppo* — carri oltre Parma fino Rogoredo;
— carri per Milano P. R., Milano P. S. e Milano P. G.;
— carri oltre Casalpusterlengo verso Pavia-Mortara.

7° *gruppo* — carri per Milano P. T. e linea verso Mortara;
— carri per Milano P. V. e carri oltre Milano- (esclusi quelli compresi nel gruppo 8°).

8° *gruppo* — carri per oltre Milano P. G. verso Chiasso (escluse le diramazioni di Monza, Seregno e Albate Camerlata).

9° *gruppo* — carri oltre Borgo S. Donnino fino Treviglio;
— carri oltre Treviglio fino Milano Lambrate e Milano N. C.;
— carri oltre Treviglio fino Rovato (esclusa).

10° *gruppo* — carri diretti a stazioni della linea Treviglio (esclusa - Bergamo - Lecco - Colico - Sondrio; Colico - Chiavenna; Monza (esclusa) - Lecco; Seregno (esclusa) - Bergamo; Albate C. (esclusa) - Lecco;

11° *gruppo* — carri provenienti da stazioni al nord di Foggia per oltre Piacenza verso Voghera.

(Salvo esplicita esclusione, le diramazioni intermedie di ciascuna linea s'intendono comprese nelle singole linee).

Le stazioni mittenti dei trasporti dovranno applicare a ciascun lato del carro e sulle apposite tabelle, una etichetta col numero in cifre arabiche del gruppo assegnato al carro in relazione alla sua destinazione.

Queste etichette dovranno essere incollate solidamente, essendo della massima importanza che esse non abbiano a distaccarsi e di evitare che per effetto della loro mancanza i carri debbano essere scartati ai transiti.

Le stazioni di Foggia e Faenza dovranno applicare le etichette eventualmente mancanti e farne rapporto alla propria Divisione Movimento e Traffico.

Per rendere più sollecita e sicura la scelta di tali numeri, il personale sarà munito di un libretto tascabile, nel quale sono elencate in ordine alfabetico le stazioni comprese nei dieci gruppi precitati, coll'indicazione, in corrispondenza al nome di ciascuna località, del numero del gruppo alla medesima assegnato.

26. Trasporti da e per le stazioni al sud di Brindisi. — Per il concentramento a Brindisi dei trasporti di uve e mosti, provenienti da stazioni della linea Brindisi-Gallipoli, dalle ferrovie Salentine e dalla stazione di Mesagne dovranno dalla Divisione Movimento e Traffico di Bari essere stabiliti i treni con i quali i trasporti stessi debbono inoltrarsi.

27. Condotte. — Per regolare i trasporti delle uve e dei mosti e quelli dei carri vuoti e dei recipienti vuoti sulle linee sulle quali si addensano in maggior quantità i trasporti vendemmiali, sono istituite speciali condotte normali ascendenti e discendenti coi treni e secondo gli itinerari risultanti da apposito fascicolo tascabile che verrà distribuito a tutto il personale interessato.

Le condotte stesse sono specializzate per l'inoltro dei trasporti anzidetti, e perciò non debbono essere mai utilizzate promiscuamente con altri trasporti.

Qualora, nel periodo della campagna vendemmiale, le stazioni dovessero utilizzare eccezionalmente i treni delle condotte per l'inoltro di altri trasporti, dovranno avvisarne le stazioni capotronco interessate e le rispettive Divisioni Movimento e Traffico.

Per contro, le stazioni dovranno astenersi dall'utilizzare i treni ordinari pei trasporti vendemmiali pei quali sono stabilite le apposite condotte.

28. Condotte normali ascendenti da Brindisi. — In partenza da Brindisi sono istituite quattro condotte normali dirette a Foggia, contradistinte coi numeri 2, 4, 6, 8, aventi tutte una forza disponibile di 820 tonnellate.

Queste condotte non sono vincolate ad alcuna condizione di composizione.

29. Condotte normali ascendenti da Foggia. — In partenza da Foggia vengono stabilite le condotte seguenti:

Condotte n. 10-12-14-16 per Faenza.

Queste condotte hanno una forza di trazione disponibile di 900 tonnellate sull'intero loro percorso e debbono essere composte in modo che i carri si trovino regolarmente raggruppati in relazione ai numeri loro applicati.

Condotta n. 50 per Novi S. Bovo (via Caserta-Roma-Sampierdarena).

Questa condotta non dovrà avere un peso lordo superiore alle 450 tonnellate; sarà composta di carri del gruppo 5 e completata, ove del caso, con carri dei gruppi 7-8. Da Novi S. B. i trasporti proseguiranno a destino con i treni merci più diretti. — La condotta N. 50 verrà effettuata soltanto quando rimangano dei trasporti che ne giustifichino la effettuazione dopo la formazione completa delle condotte 10-12-14-16.

I treni costituenti le condotte da Foggia per Faenza dovranno effettuarsi a mano a mano che lo esigerà l'entità dei trasporti vendemmiali.

Fino a quando l'entità di detti trasporti non giustifichi l'effettuazione di tali condotte, le Divisioni di Bari ed Ancona prenderanno accordi per stabilire con quale treno la stazione di Foggia dovrà inoltrare i carri del gruppo 2, e con quale treno i carri dei gruppi 3-4-5-6-7-8.9 e 10.

I carri per trasporti vendemmiali dovranno però in ogni caso essere raggruppati in relazione ai numeri loro applicati e formare nel treno unico gruppo.

La Divisione Movimento e Traffico di Bari dovrà dare disposizioni perchè, *ogni eccezione rimossa*, i carri con trasporti vendemmiali non partano da Foggia alla spicciolata *ed ogni trasgressione dovrà essere prontamente e severamente punita.*

I carri di trasporti vendemmiali in arrivo a Castellammare Adriatico dalle stazioni al nord di Foggia e dalla linea di Sulmona, dovranno da Castellammare Adriatico essere riuniti per gruppi di almeno 10 carri ed inoltrati con i treni merci ordinari od anche con le condotte stabilite qualora abbiano prestazione disponibile. La stazione di Castellammare Adriatico potrà trattenere i carri stessi anche 24 ore qualora possa formare apposito treno.

Le stazioni intermedie della tratta da Foggia a Rimini, che aggiungono carri alle condotte debbono ubicarli nei gruppi stabiliti ed ogni infrazione verrà rigorosamente punita.

30. CONDOTTE NORMALI ASCENDENTI DA FAENZA. — Con i carri di trasporti vendemmiali in partenza ed in transito, la stazione di Faenza provvederà all'effettuazione delle seguenti condotte:

Condotte N. 18-20-22 per Milano P. S. (carri dei gruppi 6-7-8 distinti per gruppi);

Condotta N. 24 per Bergamo, via Borgo S. Donnino, Cremona, Treviglio (carri dei gruppi 9 e 10 distinti per gruppi).

In partenza da Faenza viene pure istituita la condotta N. 26 per Chiasso, via Borgo S. Donnino, Cremona, Treviglio, Bergamo, Usmate, Seregno, che la stazione di Faenza dovrà formare sempre quando il quantitativo dei carri appartenenti al gruppo 8 (esclusi quelli diretti alle stazioni di Greco, Sesto S. Giovanni, Monza, Lissone, Desio) sia tale da raggiungere almeno le 500 tonnellate.

A tale scopo la stazione di Faenza dovrà trattenere i carri di cui sopra anche per 24 ore.

I trasporti diretti alle stazioni di Greco, Sesto S. Giovanni. Monza, Lissone e Desio dovranno essere sempre inoltrati con le condotte N. 18-20-22 su Milano P. S.

L'inoltro dei carri dei gruppi 3-4-5-11 verrà effettuato con i treni merci ordinari e straordinari da stabilirsi dalla Divisione Movimento e Traffico di Bologna.

Le condotte N. 18-20-22 avranno una forza di trazione di 900 tonnellate, ma non dovranno avere però una composizione superiore ai 45 veicoli.

31. CONDOTTE NORMALI ASCENDENTI DA REGGIO EMILIA. — In partenza da Reggio d'Emilia sono istituite le seguenti condotte:

Condotte N. 28-30-32 per Milano P. S. (carri dei gruppi 6-7-8 distinti per gruppo);

Condotta N. 34 per Bergamo, via Borgo S. Donnino, Cremona ,Treviglio (carri dei gruppi 9 e 10 distinti per gruppo);

Condotta N. 36 per Alessandria (carri del gruppo 11).

Viene istituita in partenza da Reggio d'Emilia pure la condotta N. 38 per Chiasso, via Borgo S. Donnino, Cremona, Treviglio, Bergamo, Usmate, Seregno, che la stazione di Reggio d'Emilia dovrà formare sempre quando il quantitativo dei carri appartenenti al gruppo 8 (esclusi quelli diretti alle stazioni di Greco, Sesto S. Giovanni, Monza, Lissone e Desio) siano di tale entità da raggiungere almeno le 500 tonnellate.

A tale scopo la stazione di Reggio d'Emilia dovrà trattenere i carri di cui sopra anche per 24 ore.

I trasporti diretti alle stazioni di Greco, Sesto S. Giovanni Monza, Lissone e Desio, dovranno, in ogni caso, essere inoltrati con le condotte N. 28-30-32 su Milano P. S.

Le condotte N. 28-30-32 avranno una forza di 900 tonnellate ma non dovranno però avere una composizione superiore ai 45 veicoli.

32. DISPOSIZIONI SPECIALI PER LA COMPOSIZIONE DELLE CONDOTTE N. 24-26-34-38. — Allo scopo di assicurare che, durante la campagna vinicola, almeno una delle condotte N. 26 o 38 per Chiasso,

via Borgo S. Donnino, Cremona, Treviglio, Bergamo, Usmate, Seregno, venga effettuata il maggior quantitativo possibile di volte, la Divisione Movimento e Traffico di Bologna disporrà perchè la stazione di Faenza, ove non abbia materiale per formare la condotta N. 26, comunichi a quella di Reggio d'Emilia il quantitativo dei carri del gruppo 8° (esclusi quelli diretti alle stazioni di Greco, Sesto S. Giovanni, Monza, Lissone, Desio) da inoltrare, in modo che quest'ultima possa giudicare, tenuto conto dei propri trasporti, della opportunità di formare la condotta N. 38.

La Divisione di Bologna stabilirà con quale treno i trasporti anzidetti dovranno essere inoltrati a Reggio d'Emilia.

La stazione di Borgo S. Donnino dovrà rettificare gli eventuali errori di composizione delle condotte 24 e 34, provvedendo perchè i gruppi 9 e 10 siano sempre fra loro separati.

Le stazioni di Reggio d'Emilia e Borgo S. Donnino col materiale delle condotte 24 e 34 (carri del gruppo 9 e 10) dovranno formare, sempre che l'entità dei trasporti lo consenta, una di tali condotte esclusivamente con carri con uno solo dei due gruppi.

33. Trasporti da Rubiera. — La stazione di Rubiera, in base alle disposizioni particolari che riceverà dalla Divisione Movimento e Traffico di Bologna, appoggerà di massima a Reggio Emilia, per la ricomposizione, i propri carri di uva e mosto diretti verso Parma, ovvero formerà treni che da Reggio Emilia possano proseguire senz'altro coll'orario e colle funzioni assegnate alle condotte che hanno origine da quest'ultima stazione, quando ciò fosse giustificato dalla entità e dalla destinazione dei trasporti.

34. Condotte normali ascendenti da Mantova. — In partenza da Mantova sono istituite le seguenti condotte:

Condotte n. 40-42 *per Milano P. S.* (*carri dei gruppi* 6-7-8 *distinti per gruppi*).

Condotte n. 44-46 *per Bergamo* (*carri dei gruppi* 9 *e* 10 *distinti per gruppi*).

Le stazioni di Soliera, Carpi, Rolo Novi, Gonzaga Reggiolo Suzzara, Romanore appoggeranno a Mantova, per la ricomposizione, i carri di trasporti vendemmiali diretti verso Verona, verso

Nogara e verso Piadena, seguendo le particolari istruzioni che verranno impartite dalla Divisione Movimento e Traffico di Bologna, sia per quanto riguarda i treni di inoltro, sia per i raggruppamenti da eseguirsi a sollievo di Mantova.

La Divisione Movimento e Traffico di Bologna disporrà, ove del caso, perchè le stazioni di Carpi, Rolo Novi, Suzzara formino treni appositi di trasporti vendemmiali che possano da Mantova proseguire coll'orario e colle funzioni delle condotte che hanno origine da quest'ultima stazione.

I trasporti vendemmiali appartenenti al gruppo 4 verranno da Mantova inoltrati con i treni da stabilirsi d'accordo fra le Divisioni Movimento e Traffico di Bologna e di Milano.

I trasporti vendemmiali in partenza dalle stazioni sopra indicate appartenenti al gruppo 11, verranno appoggiati a Modena che li inoltrerà a Reggio d'Emilia per essere aggiunti alla condotta numero 36.

35. Condotte normali discendenti. — Per l'invio verso le Puglie del materiale vuoto e dei recipienti vuoti destinati a prendere carico di uve e di mosti si istituiscono le seguenti condotte:

Condotta n. 1 da Milano P. Sempione a Foggia.
» » *3 da Bologna S. a Foggia.*
» » *5 da Ferrara a Foggia (via Rimini).*
» » *7 da Ferrara a Foggia (» »).*

Al proseguimento del materiale vuoto oltre Foggia, provvederà la Divisione di Bari coi treni più convenienti.

I carri serbatoi vuoti che viaggiano con le condotte discendenti 1, 3, 5, 7 dovranno essere trattenuti dalla stazione di Falconara Marittima che li inoltrerà su Foggia possibilmente con apposito treno e ad ogni modo raggruppati con le condotte stabilite.

36. Ritardo dei treni delle condotte. — Allorquando una condotta viaggia con un ritardo tale che possa perturbare l'andamento degli altri treni, dovrà essere soppressa dalla prima stazione capo-tronco che incontra e fatta proseguire coll'orario di una condotta susseguente.

37. TRASPORTI VENDEMMIALI DAL PIEMONTE. — Per regolare l'andamento dei trasporti vendemmiali sulle linee Alessandria-Bra, Alessandria-Acqui, Alessandria-Casale, Ovada-Acqui-Asti, Castagnole-Asti-Casale, Novi-Tortona-Castel S. Giovanni, le Divisioni Movimento e Traffico interessate, previ accordi fra loro e colle Divisioni Materiale e Trazione, dirameranno alle dipendenti stazioni le necessarie istruzioni di dettaglio.

I trasporti provenienti dalle stazioni di Calamandrana, Canelli, S. Stefano Belbo, Castigliole d'Asti, Castagnole Lanze, Neive e diretti a Torino ed oltre seguiranno la via di Bra, anzichè quella di Asti.

Quelli provenienti da Asti loco e transito e diretti a Cavallermaggiore ed oltre verso Cuneo, seguiranno la via di Trofarello-Carmagnola, anzichè quella di Castagnole-Bra.

Quelli provenienti dalle stazioni di Nizza M., Alice Belcolle e Mombaruzzo, diretti a Mortara ed oltre, verso Milano ed oltre Casale M. verso Vercelli, seguiranno la via di Nizza M.-Asti-Casale M.-Mortara.

La stazione di Nizza Monf. tratterrà i carri provenienti dalle stazioni da Alba a Calamandrana e diretti alle località sopra citate fino a completare le prestazioni disponibili dei treni che effettua su Asti; i restanti carri proseguiranno per la via anormale di Alessandria.

Per l'inoltro dei trasporti verso Asti, Casale M., Mortara, viene istituita la condotta N. 60 da Nizza M. a Milano P. R., la quale a Casale M. ed a Mortara troverà immediato proseguimento pei carri diretti verso Vercelli e verso Novara.

I carri che eccedessero la portata della condotta n. 60 dovranno essere appoggiati ad Alessandria.

Quelli provenienti da stazioni delle linee Bra-Cantalupo e Strevi-Cantalupo e diretti alle stazioni della linea Novi-Sampierdarena ed oltre, dovranno seguire la via di Alessandria.

Quelli provenienti da Casteggio e da S. Giulietta e diretti a Pavia ed oltre dovranno seguire la via di Voghera, anzichè quella di Broni-Bressana Bottarone.

Pel rifornimento di carri vuoti sono istituite due condotte, N. 15 e 17, in partenza da Milano P. Sempione destinate l'una a Nizza M. (via Mortara-Casale M.-Asti), l'altra ad Alessandria (via Mortara-Torreberetti).

38. Condotte deviate da effettuarsi in caso di interruzione delle linee litoranee. — Nel fascicolo degli itinerari delle condotte vennero previsti i seguenti casi di deviazione delle condotte normali, per i quali dovranno osservarsi le norme cui appresso:

1. *Condotte ascendenti.*

a) Interruzione al sud di Foggia. — La Divisione di Bari, a seconda del punto in cui si determinerà l'interruzione, provvederà a riportare i trasporti a Foggia seguendo gli istradamenti di: Taranto-Bari; ovvero Taranto-Gioia del Colle-Spinazzola-Barletta; ovvero Taranto-Gioia del Colle-Spinazzola-Rocchetta-Foggia; ovvero Taranto-Metaponto-Potenza-Rocchetta-Foggia.

La Divisione di Bari, ove lo ritenga opportuno, potrà però istradare sulla Potenza-Salerno-Mercato S. Severino-Cancello-Caserta i carri del gruppo 5 ed eventualmente dei gruppi 7 e 8 che dovrebbero costituire la condotta normale ascendente N. 50, e che da Caserta proseguiranno su Novi coll'orario della condotta stessa.

I treni deviati sulle precitate linee non dovranno avere un peso superiore alle 450 tonnellate e non saranno vincolati ad alcuna condizione circa il raggruppamento dei carri.

b) *Interruzione al nord di Foggia fino a Falconara M.* — Si effettueranno da Foggia 4 condotte, N. 102, 104, 106, 108, del peso lordo di tonnellate 640 ciascuna, sulla linea Benevento-Caserta-Cassino-Roma.

Da Roma proseguiranno su Faenza per la via Orte-Terni-Foligno-Falconara M.

c) Interruzione al nord di Falconara M. — Si effettueranno da Ancona 4 condotte, N. 110, 112, 114 e 116, del peso lordo di 420 tonnellate ciascuna, sulla linea Foligno-Terontola-Pontassieve.

Di queste quattro condotte:

la 110 proseguirà su Milano P. Sempione, via Firenze C. M.-Pistoia-Bologna;

la 112 proseguirà su Milano P. Sempione, via Firenze C. M.-Pisa-Sarzana-Fornovo-Borgo S. Donnino-Piacenza;

la 114 proseguirà su Milano P. S., via Borgo S. Lorenzo-Faenza-Bologna;

la 116 proseguirà su Novi S. Bovo, via Firenze C. M.-Pisa-Spezia-Sampierdarena.

Quest'ultima dovrà essere composta con carri del gruppo 5 ed eventualmente completata con carri dei gruppi 7 e 8.

d) Interruzione contemporanea fra Brindisi e Foggia e tra Foggia e Ancona. — Si effettueranno quattro condotte, n. 118, 120, 122 e 124 sulla linea Brindisi - Metaponto - Cancello - Caserta, le quali proseguiranno da Caserta su Roma con l'orario delle condotte contemplate nel sub *b)* che hanno origine da Foggia e che sono dirette a Faenza, via Orte-Terni-Foligno-Falconara M.

La Divisione di Bari provvederà nel modo più opportuno per portare i trasporti vendemmiali delle proprie stazioni sulla via seguita dalle precitate 4 condotte da Brindisi, e qualora ne ravvisi la convenienza, potrà prendere accordi colle Ferrovie Salentine per deviare una parte dei trasporti di cui si tratta, direttamente su Francavilla Fontana, a sollievo di Brindisi.

e) Interruzione della linea Spezia-Genova. — La condotta ordinaria n. 50, in partenza da Foggia per Novi S. B., sarà deviata sulla linea Sarzana-Parma-Piacenza-Voghera e destinata ad Alessandria pel riordino (condotta n. 126).

II. *Condotte discendenti.*

Nei casi di interruzione della linea adriatica, per l'inoltro del materiale vuoto si stabiliscono due condotte discendenti, N. 101-103, da Milano P. Sempione a Foggia, via Parma-Sarzana-Pisa-Roma-Caserta-Benevento.

39. Statistica dei trasporti vendemmiali. — Per poter seguire l'andamento dei trasporti vendemmiali, le stazioni dovranno compilare le statistiche seguenti:

a) Statistica giornaliera dei carri, distinti per tipo caricati con recipienti vuoti, uva, uva pigiata, mosto, vino e vinacce. Per questa statistica le stazioni faranno uso dell'apposito quadro inscritto a tergo del mod. M 127 (testè modificato) e le Divisioni Movimento e Traffico ne riepilogheranno subito i dati su apposito prospetto da spedirsi giornalmente al Servizio Movimento e Traffico.

b) Statistica complessiva dei carri carichi di recipienti vuoti, uva, uva pigiata, mosto, vino e vinacce, giornalmente arrivati e partiti, distintamente per stazioni di provenienza e di destinazione.

Per la compilazione di questa statistica le stazioni faranno uso dei moduli M-195 (foglio doppio) od M-195ª (foglio semplice) a seconda dell'entità dei trasporti da registrare.

I móduli così compilati dovranno essere inviati, *a campagna ultimata*, alla rispettiva Divisione Movimento e Traffico, la quale, presane visione, li trasmetterà al Servizio Movimento e Traffico riuniti per stazioni, insieme ad una *relazione dettagliata sull'andamento dei trasporti vendemmiali*.

Non sono da comprendersi nelle statistiche di cui ai punti *a*) e *b*) i carri in transito, fatta eccezione per quelli ricevuti da altre Ferrovie o consegnati ad altre Ferrovie, che dovranno essere compresi nelle statistiche delle stazioni F. S. a contatto, le quali li considereranno come carico o scarico locale.

Le statistiche dovranno essere compilate per il periodo dal 1° settembre al 31 ottobre da tutte le stazioni dei Compartimenti di Torino, Milano, Venezia, Genova, Firenze, Ancona, Roma, Napoli, Reggio C., Palermo e Delegazione per l'esercizio di Trento; per il periodo dal 1° settembre al 15 novembre da quelle del Compartimento di Bologna e per il periodo dal 1° settembre al 15 novembre da quelle del Compartimento di Bari.

I prospetti mod. M-195 ed M-195-ª saranno forniti dal Magazzino Stampe alle Divisioni che ne cureranno la distribuzione alle stazioni.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 9, 11, 18.

Ordine di servizio N. 5^{v}.

Sussidi di istruzione per l'anno scolastico 1921-22.

(Vedi ordine di servizio n. 5v-1920.

In relazione alla convenzione stipulata il 10 giugno 1915 col Municipio di Veroli per disciplinare l'ammissione in quel Collegio-convitto municipale dei figli di agenti delle ferrovie dello Stato,

ai quali l'Amministrazione accorda un sussidio sotto forma di concorso nel pagamento della retta dovuta dalle famiglie dei convittori, si avverte che anche per l'anno scolastico 1921-22 si concederanno dei sussidi di istruzione allo scopo di facilitare la istruzione dei figli di agenti che risiedono lungo le linee, o in località lontane dai centri di popolazione e di studio.

Le disposizioni che regolano la concessione di tali sussidi si riportano annesse al presente ordine di servizio, avvertendo che i convittori ammessi sono soggetti a tutti i regolamenti e norme interne del convitto, e che è obbligo degli agenti, i quali hanno ottenuto il sussidio per i propri figli, di curare che da parte di questi ultimi si osservino esattamente tali regolamenti e tali norme, e si apporti il maggior impegno e la maggior diligenza per trar profitto dal beneficio ottenuto.

La retta a carico dell'Agente è stata portata da L. 42 a L. 47 mensili (art. 9), essendosi dovuta aumentare da L. 120 a 135 la retta che l'Amministrazione corrisponde al collegio, restando inoltre a carico dell'agente, padre del convittore, la spesa per gli oggetti di cancelleria, per il sapone d'uso personale, per il lucido da scarpe e affini.

Disposizioni che regolano la concessione dei sussidi d'istruzione per l'anno 1921-22.

Art. 1.

I sussidi d'istruzione, di cui al presente ordine di servizio, sono istituiti per mantenere agli studi presso il Collegio-convitto comunale di Veroli i figli maschi di agenti stabili e in attività di servizio rivestiti delle sotto indicate qualifiche e residenti, per ragioni di ufficio, nelle località specificate nell'elenco allegato *A*:

Capi stazione — Capi deposito — Capi gestione — Assistenti dei lavori — Disegnatori — Sotto Capi — Applicati — Aiutanti Applicati — Capi fermata — Commessi — Macchinisti — Capi squadra verificatori — Sorveglianti della linea — Verificatori — Fuochisti (che siano autorizzati a funzionare da macchinista) — Conduttori capi — Conduttori principali.

Per le località che fossero provviste di scuole elementari com-

plete od offrissero la possibilità ai residentivi di fruire di permanenti per recarsi in località che ne sono provviste, l'ammissione a concorrere ai sussidi d'istruzione sarà limitata a coloro che aspirano a frequentare un corso di ginnasio o di scuola tecnica.

Art. 2.

La concessione dei sussidi d'istruzione è assolutamente facoltativa, di guisa che non implica verun impegno continuativo per l'avvenire.

E parimenti il fatto d'aver compiuto gli studi col beneficio del sussidio d'istruzione non costituisce alcun titolo di preferenza su altri candidati che aspirassero ad un impiego ferroviario, attesochè i sussidi sono istituiti unicamente per porre i figli degli agenti nella possibilità di ricevere un'istruzione adeguata, escluso quindi ogni intendimento di allevare dei giovani destinati a diventare impiegati ferroviari o di dare al riguardo alcun affidamento morale alle famiglie.

Art. 3.

Il numero dei sussidi conferibili per l'anno scolastico 1921-22 sarà determinato dal Consiglio d'amministrazione.

Il sussidio non potrà essere conferito contemporaneamente a più di due figli di uno stesso agente; e l'aggiudicazione del sussidio a due figli d'uno stesso agente sarà considerata, per uno di essi, quale *concessione eccezionale*, e, come tale, sarà ammessa solamente quando, dopo l'aggiudicazione completa dei sussidi agli aspiranti in condizioni normali, residuino dei posti disponibili.

Art. 4.

Per l'ammissione al concorso è necessario che l'agente ne trasmetta, per via gerarchica, regolare domanda alla Divisione compartimentale da cui dipende, corredandola dei documenti qui appresso specificati e designandovi chiaramente il corso (elementare,

ginnasiale o tecnico) e la classe cui intende far ammettere il giovane, la qualifica propria e la residenza (stazione, fermata, ecc.).

I documenti da allegarsi alla domanda sono i seguenti:

a) estratto di nascita del giovane, in carta da bollo, legalizzato dal Presidente del tribunale;

b) attestato degli studi fatti, comprovante l'idoneità alla classe cui il giovane aspira;

c) attestato di vaccinazione o di sofferto vaiuolo; attestato di rivaccinazione se il giovane ha superato gli undici anni;

d) dichiarazione medica da cui risultino le condizioni fisiche del giovane e in ogni modo l'assoluta di lui immunità da qualsiasi malattia contagiosa;

e) dichiarazione firmata dall'agente, e redatta conforme il modello allegato *B*, con cui il medesimo:

1° si obblighi di provvedere alla somministrazione del corredo prescritto per il giovane, nel caso ottenesse il sussidio d'istruzione, nonchè alle successive sostituzioni dei capi di esso corredo logcrati dall'uso;

2° autorizzi l'Amministrazione a praticare sulle sue competenze la ritenuta mensile prevista dall'articolo 9;

3° certifichi di possedere completa ed esatta conoscenza delle condizioni tutte, risultanti dal presente ordine di servizio, che disciplina l'ammissione del beneficio di cui trattasi tanto rispetto ai rapporti ed agli impegni che viene a contrarre con l'Amministrazione ferroviaria, quanto nei riguardi dei doveri e dei diritti che viene ad avere verso l'Istituto d'istruzione e si obblighi a soddisfare alle condizioni stesse, senza veruna restrizione.

E certificato di cui alla lettera *c*), in carta libera, dovrà essere vidimato dal Sindaco del comune in cui riesiede il ricorrente ed autenticato dal Prefetto, a sensi dell'art. 13, comma 3° del regolamento per gli esami nelle scuole medie ed elementari approvato con R. decreto 13 ottobre 1904, n. 598.

La dichiarazione medica di cui alla lettera *d*) dovrà essere rilasciata dal sanitario dell'Amministrazione addetto al riparto ove ha sede l'agente.

Per gli agenti che, continuando a trovarsi nelle condizioni

volute, aspirassero alla rinnovazione del sussidio fruito durante l'anno scolastico 1920-21 basterà che l'istanza sia corredata dal certificato medico e dalla dichiarazione di cui ai punti *d*) ed *e*) ed eventualmente dall'attestato di rivaccinazione di cui al punto *c*) se il giovane ha superato gli anni 11.

Se l'agente chiede il sussidio per due figli, dovrà presentare due distinte domande, ciascuna corredata dai prescritti documenti, indicando quale di esse debba ritenersi normale e quale eccezionale.

Il termine utile per la presentazione delle domande è fissato al 15 settembre 1921.

Art. 5.

Spirato il termine utile per la presentazione di dette domande, ciascuna Divisione compartimentale interessata, previa diligente revisione di esse per accertare la regolarità della loro documentazione e l'esattezza delle circostanze addottevi, le trasmetterà alla Direzione generale mediante apposita accompagnatoria in cui dovrà esprimere il suo parere per ogni singola domanda, nonchè esporre tutte quelle osservazioni che possono influire nella scelta degli ammittendi al beneficio del sussidio, quali, ad esempio, i titoli di benemerenza per anzianità e precedenti di servizio del richiedente; le condizioni di famiglia avendo speciale riguardo al numero dei figli, cui il richiedente deve provvedere; le condizioni igieniche della località in cui risiede il richiedente, le previsioni di una lunga permanenza nella località stessa, oppure di un prossimo trasloco, ecc.

Le domande completate come sopra, dovranno pervenire al Servizio Personale ed affari generali non più tardi del 20 settembre 1921.

I sussidi verranno aggiudicati dalla Direzione generale che comunicherà in tempo utile alla Divisione compartimentale l'elenco degli aspiranti prescelti.

Art. 6.

Per il conferimento del sussidio d'istruzione si richiede che i giovani si trovino nei seguenti limiti di età:

a) non meno di 6 anni e non più di 8, per la prima classe del corso elementare;

b) non più di 12, per la prima classe del corso ginnasiale e tecnico;

(con un progressivo aumento di un anno sui detti termini per ognuna delle successive classi del rispettivo corso).

Art. 7.

I giovani ammessi al beneficio del sussidio di istruzione presso il Collegio-convitto comunale di Veroli vi frequenteranno, a seconda dei loro studi, o le scuole elementari comunali, o il Regio ginnasio o la scuola tecnica pareggiata.

I suddetti giovani, in quanto avessero studiato precedentemente in istituti privati o sotto la vigilanza paterna, dovranno subire, per l'ammissione alla classe a cui aspirano, una prova di esame nell'Istituto, ove non ostino le disposizioni delle leggi e dei regolamenti scolastici, e, non superando tale prova, potranno essere assegnati a quella classe inferiore dello stesso corso per la quale saranno riconosciuti idonei, quando non vi ostino le loro condizioni di età e sempre quando le famiglie, da preavvisarsi all'uopo, vi siano consenzienti.

I giovani provenienti dalle scuole regie o pareggiate saranno inscritti senz'altro esame alla classe cui furono promossi nei detti istituti.

Art. 8.

Per niun motivo nè agli agenti o persone di famiglia, nè agli alunni si accorderanno biglietti di viaggio in più dei regolamentari per recarsi al Collegio di Veroli in cui sia stato ammesso l'alunno o dall'Istituto stesso alla località di residenza dell'agente.

Art. 9.

La retta mensile dovuta al Collegio per ogni alunno ammesso al beneficio è di L. 135 delle quali L. 47 sono a carico dell'agente, padre dell'alunno, e L. 88 stanno a carico dell'Amministrazione

e rappresentano il sussidio d'istruzione da essa accordato allo agente a favore di ciascun figlio.

L'ammontare delle integrali rette mensili di L. 135 per alunno viene corrisposto all'Istituto direttamente dall'Amministrazione ferroviaria, la quale pertanto si rimborsa dell'importo della quota parte di retta che deve stare a carico dell'agente (L. 47 mensili) praticando la corrispondente ritenuta sulle di lui competenze. —

Il pagamento di tali corrispettivi si fa dall'Amministrazione all'Istituto *in quattro rate trimestrali anticipate*, di cui la prima al 1º ottobre; la seconda al 1º gennaio; la terza al 1º aprile e la quarta al 1º luglio. Per contro la trattenuta di cui sopra a carico dell'agente si pratica *di mese in mese posticipatamente*.

Ne segue che tali trattenute mensili di L. 47 devono applicarsi *per periodi indivisibili di tre mesi l'uno decorribili* dalle competenze di ottobre, e ciò fino a totale ricupero della corrispondente rata trimestrale anticipatamente pagata dall'Amministrazione di guisa che, per ognuna di queste rate trimestrali, si praticheranno tre trattenute mensili di L. 47 l'una.

Art. 10.

Salvo i casi previsti al successivo articolo 11, il pagamento della integrale retta di L. 135 si intende dovuto al Collegio per l'intero periodo di 12 mesi, decorribili dalla data dell'apertura dell'anno scolastico (1º ottobre), compresovi quindi il periodo delle vacanze scolastiche finali.

Durante le dette vacanze però sarà in facoltà della famiglia dell'alunno di lasciare il medesimo nel Collegio; e viceversa sarà escluso ogni diritto a riduzione di retta per quel qualunque periodo delle vacanze stesse durante il quale la famiglia, nei limiti concessi dalle norme disciplinari vigenti in materia nel Collegio, credesse di richiamare presso di se l'alunno.

Anche nel caso in cui la famiglia, appena ultimato l'anno scolastico ed iniziate le vacanze finali, intendesse di richiamare presso di sè definitivamente l'alunno, non si farà luogo ad alcuna rifusione nè totale, nè parziale della IV rata trimestrale pagata anticipatamente dall'Amminstrazione, la quale quindi continuerà a praticare la ritenuta mensile di L. 47 a carico dell'agente.

Art. 11.

Se nel corso dell'anno scolastico pel quale fu conferito il sussidio, l'alunno fosse espulso dal Collegio o venisse a morire, ovvero l'Amministrazione delle ferrovie dello Stato, per essere avvenuto un trasferimento del padre in località non ammessa al beneficio del sussidio od il trasferimento ad una categoria di personale esclusa dal beneficio stesso, o la di lui destituzione o la di lui morte o per qualsiasi altra circostanza, trovasse di far luogo alla soppressione definitiva del sussidio di istruzione prima della fine dell'anno scolastico, il pagamento della retta di L. 135 si intenderebbe solamente dovuto a tutto il trimestre la cui rata anticipata fosse già stata pagata, e le ritenute mensili verrebbero quindi praticate solamente fino al totale ricupero della quota parte di detta retta trimestrale facente carico all'agente.

Parimenti, nel caso in cui la famiglia ritirasse presso di sè defintivamente l'alunno, si intenderà dovuto il pagamento della retta mensile di L. 135 (e si faranno le corrispondenti ritenute all'agente) pel solo trimestre la cui rata anticipata già venne a maturarsi, quando tale richiamo si verificasse nel corso dei primi otto mesi dell'anno scolastico (dal 1° ottobre al 30 maggio). Qualora invece il richiamo avesse luogo posteriormente, e cioè dal 1° giugno al 30 settembre, si intenderà dovuto (e si faranno le corrispondenti trattenute all'agente) oltre che il pagamento della rata riferentesi al terzo trimestre, anche quella riguardante il quarto.

Art. 12.

Oltre la quota di retta mensile di cui all'art. 9, stanno a totale carico dell'agente, padre dell'alunno, le spese per il pagamento delle tasse scolastiche a norma dei regolamenti scolastici in vigore per le scuole secondarie classiche e tecniche governative. Quanto alla istruzione elementare, intesa come gratuita, resta a carico dell'agente il pagamento della tassa stabilita dalla legge 8 luglio 1904, n. 407.

Devono pure rimanere a carico dell'agente le spese accessorie sostenute per i seguenti titoli:

1° per acquisto di libri di testo;

2° per acquisto di medicinali;

3° per risarcimento danni eventualmente arrecati dallo alunno (indipendentemente dall'uso ragionevole degli oggetti affidatigli) al mobilio, ai locali, alle suppellettili ed alla proprietà in genere dell'Istituto.

A tale scopo l'agente dovrà tenere un deposito a conto corrente di L. 50, da rinnovarsi quando ve ne sarà bisogno.

Per il rimborso delle spese accessorie sopra specificate il Collegio terrà un conto corrente per ogni alunno, onde poter regolare le corrispondenti partite direttamente con le famiglie, giacchè l'Amministrazione ferroviaria, per tutto quanto si riferisce alle tasse scolastiche ed altre spese accessorie, non si assume alcuna ingerenza, non intendendo essa di accordare alle famiglie altro concorso finanziario all'infuori di quello costituito dal sussidio di istruzione, pari a lire 88 mensili per ogni alunno.

Art. 13.

Rimangono invece a carico del Convitto le spese accessorie da sostenersi pei seguenti titoli: per la manutenzione ordinaria (lavatura, stiratura e rammendatura dei capi di corredo biancheria personale e da letto, maglie ed abiti) — per assistenza medica e per speciale regime dietetico (esclusi i farmachi) prescritto in caso di malattia — per il lume ed il servizio.

Il Collegio provvederà inoltre a proprio carico (l'Amministrazione delle ferrovie dello Stato concorrendovi con una somma fissa annua di L. 3000) a fornire ed a mantenere ad ognuno dei convittori ammessi una lettiera in ferro con un pagliericcio, un materasso con crine vegetale, un guanciale di bambage, nonchè il mobilio necessario e cioè un comodino completo, un armadietto o cassettone, due seggiole ed un attaccapanni di uso personale.

Art. 14.

I capi di cui debbono esser provvisti i convittori sono quelli indicati nell'unito elenco (allegato *C*).

Quanto al corredo si avvertono i concorrenti che è loro obbligo non solo di fornirlo al completo ed in buono stato conforme è prescritto, ma altresì di provvedere alle successive sostituzioni degli oggetti logorati dall'uso, esendochè al Collegio incombe solamente l'obbligo della *manutenzione ordinaria* e non della rinnovazione dei capi di corredo.

Ogni alunno verrà poi fornito dal Collegio *a spese della famiglia*, di due *blouses*.

Per la fornitura di queste, come pure per le due uniformi di cui al citato allegato *C*, le famiglie dovranno prendere gli opportuni accordi direttamente col Collegio.

Si rammenta poi in modo speciale che ogni singolo alunno deve essere fornito, come è prescritto, di pettini e spazzole esclusivamente per uso personale e da non prestarsi mai ad altri.

Si previene pure, ad ogni buon fine, che chi si presentasse al Collegio non provvisto al completo del prescritto corredo, potrebbe essere escluso dal beneficio del sussidio d'istruzione.

Art. 15.

Il trattamento dietetico cui avranno diritto gli alunni, ammessi al collegio di Veroli col beneficio del sussidio d'istruzione consterà di *tre* pasti al giorno, così costituiti:

1° — *Colazione.* — Caffè e latte e pane;

2° — *Pranzo.* — Minestra, pietanza con contorno, frutta pane e vino;

3° — *Cena.* — Pietanza con contorno, insalata o frutta, pane e vino.

La diminuzione del vitto come misura punitiva non potrà essere applicata che a termini del Regolamento disciplinare del Collegio, approvato dall'Amministrazione, e non potrà verificarsi che sul vino o sulla frutta.

Art. 16.

Indipendentemente dalla visita che ogni alunno prima della ammissione al Collegio deve subire da parte del sanitario del-

l'Amministrazione addetto al reparto dove ha sede la sua famiglia, per il rilascio del certificato di cui alla lettera *d*) dell'art. 4, rimane prescritto che tutti indistintamente gli alunni, sia all'atto del loro primo ingresso nel collegio, sia ogni qualvolta vi tornino dopo essere stati anche per poco tempo, presso la loro famiglie per malattia, ovvero per vacanze lungo l'anno o durante l'autunno, dovranno subire una visita sanitaria da parte del medico del Collegio.

Art. 17.

Il sussidio d'istruzione può essere *temporaneamente sospeso o definitivamente soppresso* a seconda dei casi.

Alla temporanea sospensione del sussidio si può far luogo su proposta della Direzione dell'Istituto e per periodo di breve durata nel corso dell'anno scolastico, in confronto degli alunni che si rendano demeritevoli per cattiva condotta, o poco studio, o che incorrano nella misura punitiva della sospensione temporanea dalla scuola, ovvero per altri seri motivi.

Durante la sospensione del sussidio d'istruzione, da qualunque causa provocata, compresa quella della sospensione temporanea dalla scuola, l'alunno continuerà a rimanere nel Collegio come convittore senza veruna riduzione della retta mensile, e il pagamento di questa retta sarà a totale carico della famiglia, proporzionalmente alla durata della sospensione del sussidio.

Si fa luogo alla soppressione defintiva del sussidio nei seguenti casi:

1° quando l'alunno per demeriti disciplinari, di studio o di qualsiasi altro genere incorra nella *espulsione* dalla scuola o dal Collegio;

2° di massima quando l'alunno non abbia conseguito nelle sessioni di luglio e di ottobre la promozione alla classe superiore e sempre in ogni modo ove si tratti di alunno ripetente;

3° quando l'agente fruente del sussidio sia trasferito in località non ammessa al beneficio o passi ad una categoria di personale che ne è esclusa, o venga collocato a riposo, o sia destituito o muoia.

La soppressione del sussidio ha effetto non solo per tutto l'anno scolastico in corso ma anche oltre l'anno stesso, qualora venga conservata l'istituzione dei sussidi d'istruzione.

Di massima però nei casi previsti al n. 3 sarà continuato il sussidio d'istruzione fino al compimento dell'anno scolastico in corso, subordinatamente però alla condizione, pei casi di quiescenza, di destituzione e di morte, che l'agente o la famiglia del giovane offrano valida garanzia per il pagamento delle rimanenti rate.

In caso di sospensione o privazione del sussidio, l'Amministrazione ferroviaria informarà tosto i parenti del giovane.

Art. 18.

A maggior incremento della disciplina degli studi l'Amministrazione ferroviaria concederà, come nei decorsi anni, alcuni premi speciali agli alunni che si saranno maggiormente distinti per buona condotta, diligenza e profitto.

E' stato poi costituito, nel maggio 1920, mediante sottoscrizione tra ferrovieri, integrata da un contributo dell'Amministrazione, un premio di L. 250 annue,, intestato al nome dell'alunno Fulvio Innamorati, morto il 10 giugno 1919 nel Convitto comunale di Veroli. Detto premio avrebbe dovuto essere assegnato al migliore alunno della 1ª classe ginnasiale, figlio di un agente sussidiato dall'Amministrazione, ma finora non ne è stato possibile il conferimento, per mancanza di alunni meritevoli, e perciò l'importo relativo è stato accantonato per essere assegnato nel prossimo anno scolastico.

N. B. — Si avverte per norma che le riduzioni di retta concesse dal Convitto a più fratelli (in base all'art. 35 del suo regolamento organico, non sono applicabili agli alunni sussidiati.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *e* 22.

Il Direttore generale.
C. CROVA.

Allegato **A** *all'ordine di servizio N. 5v-1921.*

ELENCO

delle località i cui agenti delle categorie prestabilite possono concorrere al conseguimento dei sussidi d'istruzione per l'ammissione nel Collegio di Veroli.

Linea Pisa-Roma.

Rosignano — Vada — Cecina — Bibbona — Bolgheri — Castagneto — S. Vincenzo — Campiglia Marittima — Vignale Riotorto — Follonica — Scarlino — Gavorrano — Giuncarico — Montepescali — Rispescia — Alberese — Talamone — Albegna — Orbetello — Capalbio — Chiarone — Montalto — Corneto — S. Marinella — S. Severa — Furbara — Palo — Palidoro — Maccarese — Ponte Galera.

Linea Pisa-Cecina-Volterra.

Colle Salvetti — Fauglia — Orciano — Santa Luce — Castellina Marittima — Cecina — Riparbella — Casino di Terra — Ponte Ginori.

Linea Ponte Galera-Fiumicino.

Fiumicino.

Linea Campiglia-Piombino.

Poggio all'Agnello — Porto Vecchio — Piombino.

Linea Empoli-Chiusi.

Poggibonsi — Asciano — Rapolano — Lucignano — Sinalunga — Torrita — Montepulciano — Chianciano.

Linea Asciano-Grosseto.

S. Giovanni d'Asso — Torrenieri — Monte Amiata — S. Angelo Cinigiano — Monte Antico — Paganico — Roccastrada — Sticciano.

Linea Aulla-Monzone.

Aulla — Pallerone — Serricciolo — Fivizzano Rometta — Fivizzano Gassano — Gragnola — Monzone.

Linea Attigliano-Viterbo.

Sipicciano — Grotte S. Stefano — Montefiascone.

Linea Viterbo-Capranica Sutri-Roma.

S. Martino al Cimino — Tre Croci — Vetralla — Barbarano Romano — Capranica Sutri — Bassano di Sutri — Oriolo — Manziana — Bracciano — Vigna di Valle — Crocicchie — Anguillara — Cesano — La Storta Formello.

Linea Ronciglione-Capranica Sutri.

Ronciglione-Madonna del Piano.

Linea Orte-Terni.

Nera Montoro — Narni.

Linea Roma-Chiusi.

Settebagni — Monte Rotondo — Fara Sabina — Poggio Mirteto — Stimigliano — Civitacastellana — Gallese — Orte — Bassano Teverina — Attigliano — Alviano — Castiglione Teverina — Baschi — Allerona — Ficulle — Città della Pieve — Chiusi.

Linea Roma-Napoli.

Ciampino — Montecompatri — Zagarolo — Palestrina — Labico — Valmontone — Segni Paliano — Anagni — Sgurgola — Morolo — Ferentino — Ceccano — Pofi Castro — Ceprano — Isoletta — Roccasecca — Aquino — Pontecorvo — Cassino — Rocca d'Evandro — Mignano — Tora Presenzano — Caianello Vairano — Riardo — Pignataro.

Linea Roma-Terracina.

Pavona — Cecchina — Lanuvio — Giulianello — Cori — Cisterna — Norma Ninfa — Sermoneta — Sezze — Piperno — Sonnino — Frasso — Terracina.

Linea Roma-Albano Laziale-Cecchina-Nettuno.

Marino Laziale — Villini Castel Gandolfo — Albano Laziale — Carroceto — Anzio — Nettuno.

Linea Roccasecca-Avezzano.

Arce — Fontana — Arpino — Isola Liri — Sora — Balsorano — San Vincenzo — Civita d'Antino — Civitella Roveto — Capistrello.

Linea Sparanise-Gaeta.

Maiorisi — Carinola — Cascano — Sessa Aurunca — Cellole Fasani — Castelforte — SS. Cosma e Damiano — Minturno — Formia.

Linea Velletri-Segni Paliano.

Lariano — Artena Valmontone. —

Linea Caianello-Isernia.

Presenzano — Sesto Campano — Capriati al Volturno — Venafro — Rocca Ravindola — Monteroduni — S. Agapito Longano.

Linea Cancello-Benevento.

Montoro — Solofra — Serino.

Linea Rocchetta S. Antonio-Avellino.

Rocchetta S. Antonio — Pisciolo — Monteverde —Aquilonia — Monticchio — Rapone Ruvo — Calitri PP. Cairano — Conza Andretta — Morra — Lioni — S. Angelo dei Lombardi — Nusco — Bagnoli Irpino — Montella — Cassano Irpino — Monte Marano — Castelfranci — Paternopoli — Luogosano S. Magno — Taurasi — Lapio — Montemiletto — Montefalcione — Parolise — Salza Irpina.

Linea Napoli-Brindisi.

Montecorvino — Eboli — Campagna — Persano — Contursi Sicignano — Buccino — Ponte S. Cono — Romagnano Vietri — Balvano — Bella Muro — Baragiano — Picerno — Tito Vaglio — Brindisi Montagna — Trivigno — Albano di Lucania — Campomaggiore — Calciano Tricarico — Grassano Garaguso — Salandra Grottole — Ferrandina — Pisticci — Bernalda — Ginosa —Chiatona — Monteiasi — Grottaglie — Francavilla Oria — Latiano — Mesagne.

Linea Salerno-Mercato Sanseverino.

Fratte — Pellezzano — Baronisi — Fisciano.

Linea Battipaglia-Reggio.

Battipaglia — S.Nicola Varco — Albanella — Capaccio — Pesto — Ogliastro Cilento — Agropoli — Torchiara — Rutino Omignano — Castelnuovo Vallo — Casal Velino — Ascea — Pisciotta — San Mauro — Centola — Celle di Bulgheria — Torre Arsaia — Policastro — Capitello — Vibonati

— Sapri — Acquafredda Maratea — Marina di Maratea — Praia — S. Nicola Arcella — Scalea — Verbicaro — Grisolia C. — Cirella — Diamante — Belvedere — Capo Bonifati — Cetraro — Acquappesa — Guardia Piemontese — Fuscaldo — Paola — S. Lucido Marina — Fiumefreddo B. — Longobardi — Belmonte — Amantea — Serra — Nocera T. Falena — Santa Eufemia M. — S. Eufemia B. — S. Pietro a Maida — Curinga — Francavilla Angitola — Pizzo — Monteleone — Briatico — Parghelia — Tropea — Ricordi — Joppolo — Nicotera — Rosarno — Gioia T. Palmi — Bagnara — Favazzina — Scilla — Cannitello — Villa S. Giovanni — Catona — Gallico — Archi Reggio.

Linea S. Eufemia-Catanzaro M.

S. Biase — Nicastro — Feroleto — Marcellinara — Settignano — Corace.

Linea Sicignano-Lagonegro.

Galdo — Petina — Auletta — Polla — Atena — Sala Consilina — Sassano Teggiano — Padula — Montesano — Casalbuono — Lagonegro.

Linea Metaponto-Reggio.

Metaponto — S. Basilio Pisticci — Montalbano Jonico —Policoro — Nova Siri — Rocca Imperiale — M. Giordano — Roseto — Amendolara — Trebisacce — Torre Cerchiara — Sibari — Corigliano — Rossano — Mirto Crosia — S. Giacomo — Pietrapaola — Campana — Cariati — Crucoli — Cirò — Torre Melissa — Strongoli — Cotrone — Isola Capo Rizzuto — Cutro — S. Leonardo di Cutro — Rocca Bernarda — Batricello — Cropani — Sellia — Simmeri e Crichi — Catanzaro Marina — Squillace — Montauro — Soverato — S. Sostene — S. Andrea — Badolato — S. Caterina Jonica — Guardavalle — Monasterace — Riace — Caulonia — Roccella — Gioiosa Jonica — Siderno — Gerace — S. Ilario — Ardore — Bovalino — Bianconovo — Brancaleone — Palizzi — Bova — Condofuri — Melito — Saline — Lazzaro — Pellaro — S. Gregorio.

Linea Sibari-Cosenza-Pietrafitta.

Cassano all'Jonio — Spezzano Albanese — Tazria — S. Marco Roggiano — Mongrassano Cervicati — Torano Lattarico — Acri Bisignano — Montalto Rose — Castiglion Cosentino — Pedace — Pietrafitta.

Linea Cosenza-Paola.

Rende S. Fili — Falconara Albanese — S. Lucido.

Linea Bologna-Foggia-Brindisi-Gallipoli.

Galleria Cattolica — Mondolfo Marotta — Montemarciano — Varano — Osimo Castelfidardo — Loreto — Porto Recanati — Potenza Picena — Porto Civitanova — S. Elpidio a Mare — Porto S. Giorgio — Pedaso — Cupramarittima — Grottammare — Sambenedetto del Tronto — Porto d'Ascoli — Tortoreto Nereto — Giulianova — Montepagano — Rosburgo — Atri Mutignano — Silvi — Montesilvano — Castellammare Adriatico — Pescara — Francavilla a Mare — Tollo Canosa Sannita — Ortona a Mare — S. Vito Lanciano — Fossacesia — Torino di Sangro — Casalbordino — Lebba — Vasto — S. Salvo — Montenero Petacciato — Termoli — Campomarino — Chienti Serracapriola — Ripalta — Lesina — Poggio Imperiale — Apricena — Rignano Garganico — Arpi — Incoronata — Ortanova — Stornara — Cerignola — Candida — Trinitapoli — Ofantino — Margherita di Savoia — S. Spirito — Bitonto — Noicattaro — Mola di Bari — Cisternino — Ostuni — Carovigno — Serranova — S. Vito dei Normanni — Tuturano — San Pietro Vernotico — Squinzano — Trepuzzi — Surbo — S. Cesario — S. Donato — Galugnano — Sternatia — Zollino — Soleto — Galatina — Galatone — Nardò Centrale — S. Nicola — Alezio.

Linea S. Benedetto-Ascoli Piceno.

Monteprandone — Monsampolo — Spinetoli Colli — Offida Castel di Lama — Marino del Tronto.

Linea Giulianova-Teramo.

Mosciano S. Angelo — Notaresco — Bellante Ripattone — Castellalto Canzano.

Linea Castellammare-Sulmona.

Manoppello — Alanno — S. Valentino Caramanico — Torre dei Passeri — Tocca Castiglione — Bussi — Popoli — Pentima — Pratola Peligna.

Linea Sulmona-Terni:

Raiano — Molina — Acciano — Beffi — Fontecchio — Fagnano Campano — S. Demetrio dei Vestini — Paganica — Sassa Tornimparte — Vigliano — Sella di Corno — Rocca di Corno — Rocca di Fondi — Antrodoco B. V. — Castel S. Angelo — Cittaducale — Contigliano — Greccio — Piediluco — Marmore — Stroncone.

Linea Zollino-Otranto.

Corigliano — Maglie — Bagnolo — Otranto.

Linea Foggia-Potenza.

Ordona — Ascoli Satriano — Candela — Rocchetta S. Antonio — Forenza — Castel Lagopesole — Pietragalla — Avigliana.

Linea Rocchetta-Spinazzola.

S. Nicola di Melfi — Rapolla Lavello — Venosa — Palazzo S. Gervasio — Spinazzola.

Linea Sulmona-Isernia.

Carpinone — Pettoranello — Sessano Civitanova — Pescolanciano — Chiauci — Carovilli Agnone — Vastogirardi — S. Pietro Avellana — Castel di Sangro — Montenero Valcocchiara — Alfedena Scontrone — S. Ilario Sangro — Roccaraso — Rivisondoli Pescocostanzo — Palena — Campo di Giove — Cansano — Pettorano sul Gizio.

Linea Isernia-Campobasso.

Guardiaregia — Campochiaro — S. Paolo Matese — Boiano — San Massimo — Cantalupo S. Angelo in Grotte.

Linea Spinazzola-Gioia del Colle.

Poggio Orsini — Casale d'Altamura — Santeramo.

Linea Foggia-Manfredonia.

Amendola — Fontanarosa — Manfredonia.

Linea Bari-Taranto.

Modugno — Bitetto — Grumo — Acquaviva — S. Basilio Mottola — Castellaneta — Palagianello — Palagiano Mottola — Massafra.

Linea Barletta-Spinazzola.

Canne — Canosa — Minervino — Acquatetta.

Linea Napoli-Benevento-Foggia.

Frasso Dugenta — Amorosi — Telese — Solopaca — S. Lorenzo Maggiore — Casalduni — Vitulano — Paduli — Apice S. Arcangelo — Montecalvo — Ariano — Pianerottolo — Savignano Greci — Montaguto Panni — Orsara di Puglia — Bovino — Troia — Cervaro.

Linea Benevento-Campobasso-Termoli.

Pietra Elcina — Pescolamazza — Fragneto Monforte — Campolattaro — Pontelandolfo — Morcone — S. Croce del Sannio — Sepino — San Giuliano del Sannio — Vinchiaturo — Baranello — Ripalimosani — Matrice Montagnano — Campolieto Monacilioni — Ripabottoni S. Elia — Bonefro S. Croce — Casacalenda — Ururi Rotello — S. Martino in Pensilis — Guglionesi Portocannone.

Linea Canicattì-Licata.

Delia — Campobello — Favarotta — S. Oliva.

Linea Siracusa-Noto-Licata.

Falconara — Butera — Dirillo — Biscari — Donnafugata — Sampieri.

Linea Valsavoia-Caltagirone.

Leone — Fildidonna Militello — Mineo — Vizzini — Grammichele.

Linea Termini Imerese-Messina.

Buonfornello — Campofelice — Lascari — Castelbuono — Pollina — Tusa — San Stefano di Camastra — Caronia — S. Fratello Acquedolci — S. Agata di Militello — S. Marco d'Aluzio — Zappulla — Naso Capo d'Orlando — Brolo Ficarra — Piraino — Gioiosa — S. Giorgio — Oliveri — Falcone — Furnari — Castroreale Bagni — S. Filippo Archi — S. Lucia Scala — Venetico Spadafora — S. Martino — Rometta — Saponara Bauso — Gesso.

Linea Palermo-P. Empedocle.

Cerda — Sciara — Causo — Montemaggiore — Roccapalumba — Lercara — Castronovo — Cammarata — Acquaviva — Sutera — Campofranco — Comitini — Aragona Caldare.

Linea Roccapalumba-S. Caterina Xirbi.

Marcatobianco — Valle d'Olmo — Vallelunga — Villalba — Marianopoli — Mimiani — S. Caterina.

Linea S. Caterina Xirbi-P. Empedocle.

Castrofilippo — Racalmuto — Grotte — Comitini.

—

Linea Palermo-Marsala-Trapani.

Capaci — Carini — Cinisi — Lo Zucco — Trappeto — Balestrate — Gibellina — S. Ninfa — Campobello — S. Nicola di Mazzara — Bambina — Ragatisi — Marausa — Paceco.

Linea S. Caterina Xirbi-Catania.

Imera — Villarosa — Castrogiovanni — Leonforte — Assoro — Raddusa — Saracei Catenanuova — Muglia — Sferro — Gerbini — Portiere Stella — Simeto — Motta — S. Martino Piana — Bicocca.

Allegato **B** *all'ordine di servizio N.* 5v-1921.

Io sottoscritto (1) residente a riferendomi alla mia istanza del diretta ad ottenere l'ammissione di mio figlio (2) al Collegio di Veroli col beneficio del sussidio d'istruzione, rilascio a corredo della istanza stessa ed a termini dell'art. 4 dell'ordine di servizio n. 5v 1921 la presente dichiarazione colla quale intendo:

1° Di formalmente obbligarmi a provvedere alla somministrazione del corredo prescritto pel giovane nel caso in cui il medesimo ottenga l'ammissione: nonchè di provvedere alle successive sostituzioni dei capi del corredo stesso che fossero logorati dall'uso:

2° Di formalmente autorizzare l'Amministrazione ferroviaria da cui dipendo a praticare sulle mie competenze una ritenuta mensile di L. 47 pari all'importo della quota parte della retta che deve stare a mio carico e per lo intero periodo di 12 mesi decorribili dal 1° ottobre:

3° Di formalmente certificare che posseggo completa ed esatta conoscenza delle condizioni tutte risultanti dal succitato ordine di servizio, che disciplinano l'ammissione al beneficio del sussidio d'istruzione, tanto rispetto ai rapporti e agli impegni, che, ottenendolo, verrò a contrarre con l'Amministrazione ferroviaria, quanto nei riguardi dei doveri e dei diritti che verrò ad avere verso il Collegio di Veroli e di obbligarmi a soddisfare alle condizioni stesse, senza veruna restrizione.

(Data e firma).

---

(1) Qualifica, nome e cognome.
(2) Nome.

Allegato **C** *all'ordine di servizio N.* 5v-1921.

ELENCO

degli effetti di corredo di cui debbono essere provvisti, a cura e spese delle rispettive famiglie, i giovani ammittendi al Collegio convitto di Veroli col beneficio del sussidio di istruzione.

N. 4 Lenzuola.
» 2 Sovracoperte bianche.
» 3 Federette.
» 7 Camicie bianche di cui 5 per il giorno e 2 per la notte.
» 5 Paia di mutande.
» 2 Camicie di flanella o maglie.
» 8 Paia di calze.
» 6 Fazzoletti bianchi.
» 6 Fazzoletti colorati.
» 6 Solini.
» 3 Asciugamani.
» 3 Tovaglioli.
» 3 Paia scarpe.
» 2 Uniformi.
» 1 Cappotto.
» 1 Posata di pakfond.
» 1 Ombrello.
» - Pettini e spazzole per esclusivo uso personale.
» - Coperte secondo stagione.

Anno XIV - N. 33

18 Agosto 1921

BOLLETTINO UFFICIALE DELLE FERROVIE DELLO STATO

Si pubblica il giovedì

INDICE

(763) Roma, 1921-22 — Stabilimento Poligrafico per l'Amministrazione della Guerra.

DECRETO MINISTERIALE 31 *luglio* 1921, *relativo alla nomina di un membro del Consiglio generale del traffico.*

IL MINISTRO

SEGRETARIO DI STATO PEI LAVORI PUBBLICI.

Visti gli articoli 63 e 64 della legge 7 luglio 1907, n. 429 e l'articolo 1 del Regio decreto 28 giugno 1912, n. 728;

Su designazione fatta dalla Commissione locale del traffico di Bari nella sua seduta del 16 luglio 1921;

DECRETA:

Il comm. dott. Giuseppe GRASSI è nominato membro del Consiglio generale del traffico, quale delegato della Commissione locale suddetta.

Roma, addì 31 luglio 1921.

Il ministro: MICHELI.

DECRETO MINISTERIALE 7 *agosto* 1921, *relativo alla nomina di un membro del Consiglio generale del traffico.*

IL MINISTRO

SEGRETARIO DI STATO PEI LAVORI PUBBLICI.

Visto l'art. 63 lett. *f*) della legge 7 luglio 1907, n. 429, modificato dal Regio decreto-legge del 10 marzo 1921, n. 229 e l'articolo 64 della legge stessa;

Su designazione fatta dal Consiglio Superiore del Commercio in data 1° luglio 1921;

DECRETA:

Il comm. Alfredo FORTUNATI è chiamato a far parte del Consiglio Generale del traffico, quale rappresentante del Consiglio superiore del Commercio suddetto.

Roma, addì 7 agosto 1921.

Il ministro: MICHELI.

Ordine di servizio N. 118.

Riattivazione del tronco di linea Palmanova - S. Giorgio di Nogaro.

(Vedi ordine di servizio n. 2-1920).

Col giorno 1° giugno 1921 è stato riaperto all'esercizio il tronco di linea Palmanova- S. Giorgio di Nogaro, già esercitato dalla Società Veneta.

1. DESCRIZIONE DELLA LINEA. — Il tronco suaccennato, a semplice binario ed a scartamento normale, si distacca dal binario dei pari della linea Portogruaro-Monfalcone, mediante il bivio Corno, poco oltre l'uscita della stazione di S. Giorgio di Nogaro verso Cervignano alla progressiva km. 28+711, e cioè a m. 603 dall'asse della stazione medesima.

La lunghezza del tronco è di Km. 10+826 dalla punta dello scambio del bivio Corno all'asse del F. V. della stazione di Palmanova.

La pendenza massima è del 7 ‰ ed il raggio minimo delle curve è di m. 450.

Fra il bivio e la stazione di Palmanova esistono n. 23 passaggi a livello aperti, muniti di tabelle d'avviso con la scritta « *Attenti ai treni* » e n. 2 passaggi a livello chiusi con sbarre e presenziati.

Le case cantoniere, in numero di 8, trovansi in corso di ripristino.

Il tronco comprende in servizio del pubblico, oltre le stazioni estreme di S. Giorgio di Nogaro e Palmanova, comuni rispettivamente alle linee Portogruaro-Monfalcone e Udine-Cervignano, la nuova fermata di Bagnaria-Arsa.

II. DESCRIZIONE DELLE STAZIONI — SERVIZI CUI SONO ABILITATE — DISTANZE CHILOMETRICHE. — *S. Giorgio di Nogaro.* Stazione di origine del tronco con F. V. a sinistra alla progressiva km. 29+374.

Oltre ai segnali di protezione già esistenti sulla linea prin-

cipale è stato impiantato un semaforo a due ali, posto alla sinistra del binario dei pari; l'ala superiore comanda ai treni per Palmanova, quella inferiore ai treni per Cervignano.

Bivio Corno. — Alla protezione del bivio Corno si è provveduto, in via provvisoria, con un semaforo di 2a categoria (con suoneria di controllo in stazione di S. Giorgio di Nogaro) a sinistra rispetto ai treni ai quali comanda ed a m. 700 dalla traversa limite di stazionamento dello scambio di innesto.

La manovra, tanto del segnale a protezione del Bivio Corno come quella dei segnali di partenza in stazione di S. Giorgio di Nogaro, è vincolata in modo che se ne possa disporre a via libera uno soltanto, ed è pure collegata alla posizione dello scambio del Bivio, il quale è munito di ferma deviatoi che permettono di assicurarlo in posizione normale e rovescia.

Bagnaria Arsa. — Casa cantoniera alla progressiva chilometri 20 +685.

Essendo sprovvista di segnali fissi a distanza, all'eventuale protezione dei treni sarà provveduto dal personale di scorta.

Palmanova. — Stazione estrema del tronco, con F. V. a destra alla progressiva Km. 17 + 945. E' protetta verso S. Giorgio di Nogaro da un disco girevole di 2ª categoria (con suoneria di controllo in stazione di Palmanova) a sinistra rispetto ai treni ai quali comanda, e alla distanza di m. 700 dal corrispondente deviatoio estremo.

La casa cantoniera di Bagnaria Arsa è ammessa al servizio viaggiatori, bagagli e cani e viene esercitata per mezzo di un guardiano in base agli articoli 25 e 31 delle « Norme per il servizio contabile delle gestioni viaggiatori, bagagli, cani e telegrafo », pubblicate con l'Ordine di Servizio n. 160-1909 e successive modificazioni.

Dalla detta fermata vengono distribuiti biglietti di corsa semplice ai prezzi e per le corrispondenze indicate nel prospetto « allegato *C* », al presente Ordine di Servizio.

Della registrazione e contabilità dei biglietti, nonchè del versamento dei relativi importi resta incaricata la stazione di Palmanova.

Le stazioni di S. Giorgio di Nogaro e Palmanova, estreme del tronco, sono incluse nel circuito 5660, riattivato.

La stazione di S. Giorgio di Nogaro è collegata telefonicamente col posto da deviatore del Bivio Corno.

Le distanze chilometriche fra le stazioni della linea Udine-Palmanova- S. Giorgio di Nogaro e Palmanova- Cervignano risultano dalla nuova tabella polimetrica 57- *bis* di cui l'allegato *B*.

III. Giurisdizione. — Il tronco Palmanova-S. Giorgio di Nogaro viene compreso nella Delegazione d'Esercizio di Trieste ed aggregato:

pel Servizio Movimento e Traffico:

al 7° Riparto di Udine ed al Circolo di Ripartizione di Udine;

pel Servizio Lavori:

alla Sezione di Udine 2° Riparto;

pel Servizio Materiale e Trazione:

al 4° Riparto di Udine.

Per quanto riguarda la disinfezione, il tronco suddetto viene compreso nella zona d'azione della squadra di disinfezione di Udine;

pel Servizio Sanitario:

all'Ufficio Sanitario di Trieste.

IV. Trasporti viaggiatori, bagagli e merci. — Per i trasporti di viaggiatori, bagagli e merci sia in servizio locale, sia con le altre stazioni della Rete, sono applicabili le tariffe e condizioni in vigore sulle Ferrovie dello Stato, comprese quelle in base alle « Concessioni speciali » ed al « Regolamento pei trasporti militari ». La tassazione sarà eseguita in base alle distanze determinate dal nuovo tronco.

V. Istradamento dei trasporti. — L'istradamento dei trasporti avrà luogo secondo le disposizioni generali in vigore, cioè

in base alla via che in ragione del prezzo risulta più vantaggiosa allo speditore, salvo beninteso contraria domanda sui documenti di trasporto.

Per le aggiunte e modificazioni da apportarsi al « Prontuario generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della Rete dello Stato » (edizione giugno 1914), nella «Prefazione generale all'orario generale di servizio » (edizione marzo 1921), nel fascicolo « Distanze chilometriche dalle stazioni continentali ai punti di scambio di Civitavecchia e Napoli Scalo Marittimo (Molo trapezoidale), ecc., da valere per la tassazione dei trasporti in servizio diretto ferroviario-marittimo » (edizione 17 febbraio 1916), nel « Prontuario delle distanze chilometriche dalle stazioni della Rete delle Ferrovie dello Stato a quelle di Montebelluna e Cervignano ed ai vecchi transiti di Peri, Primolano, Pontebba e Cormons », e nei prontuari manoscritti delle distanze chilometriche (edizione aprile 1914) in uso nelle gestioni e negli uffici di controllo, vedasi l'allegato *A* al presente Ordine di Servizio.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 5, 8 e 22.

Il Direttore generale
C. CROVA.

Allegato **A** *all'ordine di servizio N. 118-1921.*

Nel « Prontuario generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della Rete dello Stato » (edizione giugno 1914):

— alle linee delle Ferrovie dello Stato, suddivise secondo la giurisdizione dei singoli Compartimenti, devesi modificare il nome della linea « Udine-Palmanova-Cervignano » (già assegnata al Compartimento di Venezia come da ordine di servizio n. 2-1920, ed attualmente posta sotto la giurisdizione della Delegazione di Trieste come da appendice n. 2 all'ordine generale n. 1-1919 compresa nel *Bollettino ufficiale* n. 15-1920) in « Udine-Palmanova-S. Giorgio di Nogaro e Palmanova-Cervignano » ;

— a pagina 12, fra i nomi delle stazioni di Bagnara e Bagnasco devesi inserire:

/Bagnaria Arsa/Udine-Palmanova S. Giorgio di Nogaro /Deleg. Trieste /Udine/57 bis/V(6)/B(6)/ (casa cantoniera) 7° Udine/—/—/—/—/—/—/—/—/—/
/—/—/—/—/

— alle pagine 42 e 49 di contro al nome delle stazioni di Palmanova e Risano devesi modificare il nome della linea « Udine-Palmanova-Cervignano » in « Udine-Palmanova-S. Giorgio di Nogaro »;

— a pagine 52 di contro al nome della stazione di S. Giorgio di Nogaro devesi aggiungere nella colonna 5 il numero « 57 bis »;

— a pag. 53 di contro al nome della casa cantoniera di S. Maria la Longa devesi modificare il nome della linea « Udine-Palmanova-Cervignano » in « Udine-Palmanova-S. Giorgio di Nogaro »;

—a pagina 59 di contro al nome della casa cantoniera di Strassoldo devesi modificare il nome della linea « Udine-Palmanova-Cervignano » in « Palmanova-Cervignano »;

— a pagina 81 devesi sostituire l'attuale tabella 57 bis con quella di cui l'allegato B;

— nella carta delle Ferrovie dello Stato devesi tracciare il tronco Palmanova-S. Giorgio di Nogaro;

Nella « Prefazione generale all'orario generale di servizio » (edizione marzo 1921):

— a pagina 8 fra i nomi di Bagnara e Bagnasco devesi inserire:

/Bagnaria Arsa ✤ . . . . . . L B/Te/162/

— a pagina 15 di contro al nome di S. Giorgio di Nogaro nella colonna « fascicolo numero » devesi aggiungere in numero « 162 ».

Nel fascicolo « Distanze chilometriche dalle stazioni continentali ai punti di scambio di Civitavecchia e Napoli Scalo marittimo (Molo trapezoidale) ecc. da valere per la tassazione dei trasporti in servizio diretto ferroviario-marittimo » (edizione 17 febbraio 1916) a pagine 40 e 47 devonsi

Segue *Allegato* **A** *all'ordine di servizio N. 118-1921.*

modificare nel modo seguente le indicazioni riguardanti le stazioni di Palmanova e Risano:

/Palmanova/Portogruaro-Padova-Bologna-Livorno C./676/Portogruaro-Ravenna-Castellamare Adriatico-Isernia /901/673/901/

/Risano/Portogruaro-Padova-Bologna-Livorno C./684/Portogruaro-Ravenna-Castellamare Adriatico-Isernia /909/681/909/

Nel «Prontuario delle distanze chilometriche» dalle stazioni della rete delle Ferrovie dello Stato a quelle di Montebelluna e Cervignano ed ai vecchi transiti di Peri, Primolano, Pontebba e Cormons devonsi modificare nel modo seguente le distanze esposte per le sottoindicate stazioni:

pagina 16/Fossalta di Portogruaro/79/212/134/119/75/37/
Id. 18/Latisana/87/220/142/117/67/29/
Id. 23/Muzzana/99/232/154/106/56/18/
Id. 25/Palazzolo dello Stella/95/228/150/110/60/22/
Id. 25/Palmanova/117/250/172/87/37/11/
Id. 32/S. Giorgio di Nogaro/105/238/160/99/49/11/

Nei prontuari manoscritti delle distanze chilometriche (edizione aprile 1914) in uso nelle gestioni e negli uffici di controllo:

a) nella sede opportuna dell'indice alfabetico devesi inserire il nome di «Bagnaria Arsa» con la caratteristica di «Casa cantoniera» e le relative indicazioni del numero della pagina e del numero progressivo;

b) nell'elenco numerico delle stazioni che servono a determinare la via più breve sulla quale è stabilita la distanza devesi aggiungere:

243. S. Giorgio di Nogaro
244. Palmanova

c) nell'interno dei prontuari stessi devesi modificare l'intestazione della linea Udine-Palmanova-Cervignano» in «Udine-Palmanova-S. Giorgio di Nogaro» e «Palmanova-Cervignano» e dopo il nome della stazione di Palmanova devesi aggiungere quello di «Bagnaria Arsa» con la caratteristica di «casa cantoniera». Di contro, poi, al nome delle sottoindicate stazioni e case cantoniere delle linee suddette devonsi esporre le relative distanze, che dovranno essere formate aggiungendo a quelle risultanti per le stazioni di Udine e Portogruaro (rispettivamente a pagina 43 numero progressivo 31 e pagina 45 numero progressivo 19) le altre qui appresso indicate, e scegliendo per ciascuna stazione e casa cantoniera la distanza che dal confronto risulterà minore.

Segue *Allegato* **A** *all'ordine di servizio N. 118-1921.*

	Udine	Portogruaro
	—	—
Fossalta di Portogruaro	56	6
Latisana	48	14
Palazzolo dello Stella	41	22
Muzzana	37	26
S. Giorgio di Nogaro	30	32
Risano	10	52
S. Maria la Longa (casa cantoniera)	15	47
Palmanova	18	44
Bagnaria Arsa (casa cantoniera)	21	41

L'istradamento da esporsi per le nuove distanze, formate come sopra è detto, sarà quello indicato per le stazioni di Udine o di Portogruaro a seconda che l'una o l'altra avrà servito di base per la formazione della distanza, seguito — a seconda del caso — dai numeri 173 e 243 (corrispondenti alle stazioni di Udine e S. Giorgio di Nogaro) o dai numeri 123 e 243 (corrispondenti alle stazioni di Portogruaro e S. Giorgio di Nogaro).

L'Ufficio «Controllo viaggiatori e bagagli» di Firenze provvederà all'invio dei nuovi prontuari manoscritti delle distanze chilometriche in sostituzione di quelli attualmente in uso nelle stazioni di Fossalta di Portogruaro, Latisana, Palazzolo dello Stella, Muzzana, S. Giorgio di Nogaro, Risano e Palmanova.

Allegato **B** *all'ordine di servizio N. 118-1921.*

(57 bis) Udine-Palmanova-S. Giorgio di Nogaro e Palmanova-Cervignano.

Udine							
10	Risano						
15	6	S. Maria la Longa					
18	9	3	Palmanova				
21	11	6	3	Bagnaria Arsa			
30	20	15	12	9	**S. Giorgio di Nogaro**		
24	15	9	6	9	18 16 *	Strassoldo	
29	20	14	11	14	23 11 *	5	**Cervignano**

* Distanza computata per la via di Torre di Zuino.

Allegato **C** *all'ordine di servizio N. 118–1921.*

Prezzo dei biglietti in vendita da e per la fermata di Bagnaria Arsa.

DA	A e viceversa	Biglietti di corsa semplice 1ª classe	2ª classe	3ª classe	Stazione incaricata delle scritturazioni e dei versamenti
Bagnaria Arsa	Udine	9.20	6.40	3.50	Palmanova
	Risano	5.35	3.35	2.10	
	S. Maria la Longa	2.90	2.15	1.45	
	Palmanova	1.80	1.40	1.05	
	S. Giorgio di Nogaro	4.55	2.90	1.80	

N. B. – In aggiunta ai prezzi suindicati deve essere riscossa la tassa addizionale di centesimi 5.

SENTENZA

Trasporto di operai dell'Arsenale di Spezia - Lesioni - Risarcimento contratto di trasporto - Legge infortuni sul lavoro.

Non sussiste contratto di trasporto fra l'Amministrazione ferroviaria e gli operai dell'Arsenale della Spezia, che, per conto della R. Marina, vengono trasportati con treni speciali dalla loro residenza sul luogo del lavoro o viceversa.

Se durante il viaggio i detti operai subiscono infortunio, essi sono protetti dalla legge sugli infortuni del lavoro, in base alla quale, e non in base al diritto comune, possono essere risarciti del danno sofferto.

Solo ricorrendo gli estremi previsti dall'art. 32 della legge sugli infortuni può l'Amministrazione ferroviaria essere chiamata a rispondere del danno secondo il diritto comune.

CORTE DI APPELLO DI GENOVA. — 4 giugno-15 luglio 1921 (*Pres.* Civiletti - *Est.* Botto Micca) - Ferrovie dello Stato contro Andreani Giuseppe.

DIRITTO.

La questione che l'appellante Amministrazione delle ferrovie dello Stato prospetta alla Corte è la stessa già risolta in senso a lei sfavorevole dal Tribunale di Sarzana. Sulle circostanze del fatto non è dissenso fra le parti. Si tratta invece di risolvere detta questione e cioè se l'azione promossa dall'Andreani per ottenere un'indennità per lesioni riportate nello scontro avvenuto a Valledora la sera del 21 ottobre 1919 fra il treno speciale degli operai dell'Arsenale di Spezia e alcuni vagoni fermi sopra un binario, sia un'azione in base alla legge sugli infortuni o se invece trovi il suo fondamento nel contratto di trasporto tra l'Amministrazione

ferroviaria e l'Andreani (art. 1225 C. C.) o negli articoli 1151, 1152, 1153 Cod. civ. ossia nella colpa extracontrattuale (culpa aquiliana). L'Andreani sostenne e sostiene che non si possa parlare di infortunio in occasione del lavoro. Che l'Andreani fosse un operaio provvisorio non è contestato nè si contestava; che come tale avrebbe avuto diritto al trattamento di cui agli articoli 107 e seg. del Regolamento per il personale lavorante borghese della R. marina, approvato con D. L. 27 aprile 1917, n. 799, se l'infortunio lo avesse colpito mentre lavorava nell'Arsenale, non si può quindi contestare. Si sostiene invece, e il Tribunale lo afferma esplicitamente, che la lesione dall'operaio riportata nello scontro deve considerarsi alla stregua del diritto comune, come se l'Andreani fosse stato un qualunque cittadino viaggiante sui treni delle ferrovie dello Stato, alle quali avesse pagato il biglietto per essere trasportato a una determinata stazione. Ma la Corte ritiene che il Tribunale, per venire nella decisione di cui è appello, non abbia tenuto nel debito conto circostanze di fatto che hanno grande importanza alla soluzione della proposta questione. Giova ricordare che l'Andreani era operaio provvisorio dell'Arsenale di Spezia; che egli non era munito di biglietto ordinario per viaggiare su qualunque treno ordinario (mentre il Tribunale parla di biglietto di abbonamento di terza classe) ma di uno scontrino prodotto in causa intitolato « Trasporti speciali per gli operai del R. Arsenale marittimo di Spezia, rilasciato all'Andreani e valevole per viaggiare da Spezia a.... (nel biglietto manca l'indicazione della stazione di arrivo) coi treni speciali per gli operai durante il mese di ottobre 1919 e munito del bollo dell'Arsenale. In questo scontrino non è indicato nè il prezzo del viaggio o dell'abbonamento nè la stazione di arrivo, perchè valevole per qualsiasi fermata del treno speciale per gli operai di detto Arsenale. Ma questo documento è illuminato dalla convenzione (prodotta dall'Amministrazione ferroviaria) dell'11 ottobre 1890 interceduta fra l'Amministrazione della R. marina e il Direttore Generale della Rete Mediterranea (allora esercente la linea Genova-Spezia ed a cui è succeduta l'Amministrazione delle ferrovie dello Stato, conservando e osservando detta convenzione) per il trasporto giornaliero degli operai del R. Arsenale di Spezia sulla ferrovia tra Sarzana e il suddetto Arsenale di Suezia, e fra Levanto e la stazione ferro-

viaria di Spezia. Questa convenzione fu fatta allo scopo di agevolare e regolare il trasporto *per conto* dell'Amministrazione della Marina degli operai dell'Arsenale di Spezia che, per essere domiciliati lontani da tale città, debbono giornalmente servirsi della ferrovia per recarsi al lavoro e ritornare come è detto nella premessa. E all'art. 1 è detto: Il trasporto giornaliero degli operai fra la stazione di Sarzana o altra della stessa linea e l'Arsenale di Spezia, sarà fatta mediante un treno speciale di andata e ritorno tra le località predette precorrente in entrambe le direzioni il *binario di proprietà dell'Amministrazione della Marina*, la quale ne concede l'uso gratuito.

Nell'art. 2 è stabilito quante volte al mese e all'anno abbia luogo detto treno; in che modo l'orario deve esserne concordato fra l'Amministrazione della R. Marina e l'Amministrazione ferroviaria e nell'art. 3 come saranno composti i treni, quanti operai devono esser capaci di trasportare, e si soggiunge che il treno nell'intervallo fra l'andata e il ritorno, dev'essere trattenuto nell'Arsenale e le manovre saranno eseguite dal personale dell'Arsenale sotto la dirigenza di quello ferroviario. L'art. 5 regola il modo di pagamento fra l'Amministrazione dell'Arsenale e l'Amministrazione ferroviaria, stabilendo il corrispettivo di L. 5,40 per treno-chilometro, fino ad 800 operai e lire 6 mensili individuali per ogni operaio eccedente gli 800. L'arti. 9 dice che saranno ammessi a viaggiare con treni di cui si tratta solo *gli operai inscritti nella nota speciale* o in seguito a richiesta scritta della Direzione Generale dell'Arsenale, diretta al capostazione. L'art. 10 stabilisce che per essere ammessi nei treni speciali gli operai dovranno esser muniti di un biglietto apposito del modello allegato alla convenzione: detto biglietto da staccarsi da un registro a madre e figlia servirà agli operai di *carta di riconoscimento* da rendersi estensibile ad ogni richiesta del personale ferroviario. Seguono altre disposizioni dirette a controllare il rilascio dei biglietti. Infine, fra le disposizioni interessanti la causa è quella dell'art. 12 dove si dice che la presente convenzione è applicabile *esclusivamente* agli operai addetti all'Arsenale marittimo di Spezia e *pagati* dall'Amministrazione della Marina. Dall'esame di questa convenzione si evince fra l'altro che non è esatto parlare di abbonamento di terza classe e neanche di biglietto ferroviario di terza

classe, e neanche di biglietto ferroviario nel vero senso della parola, prchè l'operaio non paga il biglietto all'Amministrazione ferroviaria. Nè se anche fosse provato che l'Amministrazione della R. Marina trattiene (il che non è provato) una qualche piccola somma per rivalersi della spesa del treno speciale che *per suo conto* fa il trasporto degli operai, si potrebbe parlare di pagamento del trasporto. Ma dalla convenzione stessa si ricavano elementi per escludere senz'altro che possa parlare di un contratto di trasporto fra l'Amministrazione ferroviaria e l'operaio. Non vi fu contratto di trasporto perchè manca quella convenzione che si stipula fra il viaggiatore che paga il biglietto ferroviario e l'Amministrazione ferroviaria che si obbliga con lui di trasportarlo incolume alla stazione di arrivo. Se si può parlare di contratto di trasporto questo fu stipulato fra l'Amministrazione della R. Marina e l'Amministrazione ferroviaria, ma l'operaio è trasportato per conto dell'Arsenale ossia del datore d'opera, il quale paga il prezzo del trasporto. Non si tratta di treni ordinari ferroviari aventi orari, fermate, binario, percorso ad uso di tutti i cittadini, su cui per essere ammessi non occorrono permessi speciali, ma solo il pagamento del viaggio. Si tratta invece di treni specialissimi il cui orario e percorso dipende dai bisogni del lavoro nell'Arsenale e riservato a determinati operai dell'Arsenale muniti di speciale carta di riconoscimento. Perfino il punto di partenza, le persone che ivi lo manovrano, il binario è diverso da quelli propri dei treni ordinari. Non è quindi esatto il Tribunale quando qualifica il biglietto (che la convenzione chiama carta di riconoscimento) come biglietto di abbonamento. Come non ha il Tribunale apprezzato detta convenzione secondo il suo spirito e la sua lettera, laddove esclude che si tratti di infortunio sul lavoro, perchè il servizio dei treni non è esercito dalla R. Marina, mentre se avesse considerato che l'Amministrazione ferroviaria esercisce il treno speciale per *conto* della R. Marina, avrebbe compreso che ciò fu stabilito perchè il R. Arsenale non poteva recare intralcio al servizio dei tréni ordinari sulla linea Spezia-Sarzana e Spezia-Levanto, intervenendo con propri impiegati ad esercire un treno speciale e producendo infiniti inconvenienti, ma, per ovviare ad essi ben potè l'Amministrazione della Marina affidare a persone tecniche l'esercizio del treno speciale

alla stessa Amministrazione ferroviaria, che ha l'esercizio di tutti gli altri treni. Lo stesso Tribunale ha riconosciuto che nel caso di esercizio fatto per proprio conto dall'Amministrazione della R. Marina, i sinistri che si verificassero in tale esercizio diretto, costituirebbero tanti infortuni sul lavoro; ora, quando l'Amministrazione della R. Marina dà mandato alle ferrovie di esercire per suo conto il servizio del treno speciale mediante speciale corrispettivo, pare alla Corte che i due casi si debbano equiparare. E precisamente dalle cause che diedero origine al treno speciale, dal suo segno, dalle modalità di uso e di esercizio emerge che il rischio del viaggiare su quei treni è specifico, agli operai dell'Arsenale, anzi a determinati operai dell'Arsenale, come è ripetuto da tutti i riferiti articoli della convenzione.

Quindi si deve riconoscere indubbio il nesso di occasionalità del lavoro e di causalità tra lavoro e rischio in un sinistro avvenuto mentre l'operaio ritornava dal lavoro servendosi del mezzo specifico e speciale fornitogli dal datore del lavoro, sinistro che fu causato dal mezzo stesso. La necessità gli derivava dal doversi recare al suo paese, Vezzano, cui senza far uso del treno speciale non avrebbe che con disagio, perdita di lungo tempo e spesa in quella sera potuto far ritorno; mentre egli era inscritto fra gli operai che del treno speciale potevano far uso. Il Tribunale ha quindi errato, quando ritenne che il rischio affrontato dall'Andreani fosse un rischio comune a tutti coloro che viaggiano sui treni ferroviari e che mancasse la occasionalità del lavoro, come ha errato ritenendo che fra l'Andreani e l'Amministrazione delle ferrovie sia stato posto in essere un contratto di trasporto e che quindi il sinistro debba esser risarcito, in quanto produsse danno al detto Andreani, secondo il diritto comune. Non si può perciò parlare di colpa contrattuale derivante da inadempienza di contratto di trasporto, ma di infortunio in occasione di lavoro per il quale è tenuto al risarcimento il datore o l'Istituto presso cui era assicurato l'operaio.

Ne consegue che l'Amministrazione ferroviaria solo avrebbe potuto ora rispondere del sinistro a termini dell'art. 32 legge infortuni, quando fosse civilmente responsabile per essere già stato assoggettato a condanna penale qualcuno dei suoi dipendenti pel fatto dello scontro dal quale l'infortunio è derivato. Ora, dai

documenti esibiti dall'Andreani, risulta che il macchinista e fuochista Gasparini e Calabri, imputati di aver cagionato il disastro ferroviario, furono con ordinanza 24 febbraio 1920 del Giudice istruttore di Sarzana prosciolti, dichiarandosi non luogo a procedere per inesistenza di reato; e che il deviatore Pierucci fu rinviato a giudizio del Tribunale di Sarzana per citazione diretta con ordinanza del Giudice istruttore 4 settembre 1920, quale imputato di aver cagionato per negligenza il disastro stesso. Ignorandosi quale esito abbia avuto il giudizio, deve riservarsi ogni azione in proposito all'Andreani verso l'Amministrazione ferroviaria quale terzo, il cui fatto fu inerente alla gestione del mezzo di trasporto. Il Tribunale ha creduto che ritenendosi la fattispecie un infortunio in occasione di lavoro, si sarebbe accolta un iniqua e assurda conseguenza che tra le persone vittime di uno stesso sinistro, alcune solo per l'incidentale circostanza dell'esser provenienti dal lavoro, debbano ricevere una diversa e molto minore misura d'indennizzo, ma non ha posto mente che tutti gli operai che erano sul treno speciale operaio sarebbero stati, come l'Andreani, considerati come infortunati se in quell'occasione avessero subito danni e quindi sottoposti alla legge stessa e alla stessa misura per stabilire l'indennità. E il giudice non deve scegliere fra due leggi, quella più favorevole al danneggiato (diritto comune di fronte alle leggi sugli infortuni) ma esaminare alla stregua dei fatti quale sia la legge applicabile alla fattispecie. Non si poteva poi dal Tribunale, nè si può dalla Corte, ritenere responsabile l'Amministrazione ferroviaria per colpa aquiliana perchè l'Andreani non ha provato nè si è accinto a provare che tale colpa ci sia stata, non bastando la prova del fatto e delle conseguenze dannose di esso e non essendo ammesso risarcimento di danno incolpevole.

Sostiene l'Andreani che la R. Marina ha considerato che il fatto dannoso non è avvenuto per cause di servizio e perciò in occasione di lavoro; però è ovvio affermare che la R. Marina non solo non è in causa, ma non è neanche competente a giudicare della natura giuridica del fatto. Sicchè non si può trarre da un apprezzamento di quell'Amministrazione alcuna conseguenza giuridica per la decisione della presente controversia.

Sostiene ancora l'Andreani che da parte dell'Amministra-

zione delle ferrovie vi fu un riconoscimento di esser obbligata al risarcimento del danno. Però dai documenti in causa non si può ricavare un riconoscimento dell'obbligo di riconoscimento, ma una accettazione condizionata del dibattito e che sempre ha qualificato il fatto come un infortunio in occasione del lavoro al R. Arsenale di Spezia. L'Andreani accenna inoltre all'esser stato amnistiato il deviatore Pierucci, ma non ha prodotta in causa la prova di ciò e ad ogni modo, per il 4º capoverso dell'art« 32 della legge infortuni a lui sempre spettava provare in caso di amnistia dell'agente imputato che sussista la responsabilità dell'Amministrazione ferroviaria. La quale, si ripete, non si può considerare come un terzo affatto estraneo alla gestione e all'occasione del lavoro, essendo il trasporto degli operai dell'Arsenale di Spezia a mezzo del treno speciale, di cui sopra, a considerarsi come inerente e dipendente dalla gestione e dall'occasione del lavoro per le già esposte ragioni.

In altri termini nel fatto che diede luogo al danno non si ravvisa un fatto personale dell'Amminstrazione ferroviaria o dei suoi agenti per cui essa abbia a rispondere.

Dal fin qui detto consegue che l'Amministrazione delle ferrovie deve essere assolta allo stato degli atti dalla domanda, respingendosi l'appello incidentale dell'Andreani.

P. Q. M. *omissis.*

ANNO XIV – N. 34 25 AGOSTO 1921

BOLLETTINO UFFICIALE DELLE FERROVIE DELLO STATO

Si pubblica il giovedì

INDICE

PARTE PRIMA — Leggi e decreti:

PARTE SECONDA — Ordini generali, Ordini di servizio, Circolari ed istruzioni *di durata indeterminata:*

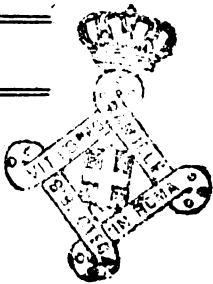
(937) Roma, 1921-22 — Stabilimento Poligrafico per l'Amministrazione della Guerra.

PARTE TERZA — Ordini di servizio e Circolari *di durata determinata*:

(*Per memoria*).

In appendice:

(*Per memoria*).

PARTE QUARTA — Giurisprudenza ferroviaria:

LEGGE 11 *agosto* 1921, *n.* 1074, *relativa al trasporto gratuito delle salme dei caduti in guerra* (1).

VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA.

Il Senato e la Camera dei deputati hanno approvato:
Noi abbiamo sanzionato e promulghiamo quanto segue:

Art. 1.

Lo Stato assume a suo carico, su richiesta della famiglia, il trasporto dei militari del R. esercito e della R. marina che cessarono di vivere, per ferite, in conseguenza dell'ultima guerra mondiale.

I trasporti dall'estero saranno subordinati agli accordi da convenirsi cogli altri Stati.

Il provvedimento è esteso al trasporto delle salme dei militari deceduti per malattia e sepolti nel territorio già dichiarato zona di guerra.

Art. 2.

I trasporti saranno effettuati collettivamente e gradualmente in rapporto alle condizioni dei servizi ferroviari e marittimi, ed alla capacità dell'area di inumazione nei cimiteri di destinazione.

Art. 3.

Nel caso che l'area di inumazione nei cimiteri comunali non sia sufficiente per ricevere le salme dei caduti, i Comuni dovranno

(1) Pubblicata nella *Gazzetta ufficiale* 20 agosto 1921, n. 197.

procedere al necessario ampliamento e per la spesa relativa i Comuni con popolazione non superiore ai 100 mila abitanti, potranno ottenere la concessione di un mutuo di favore a termine della legge 25 giugno 1911, n. 586, e del R. decreto 6 ottobre 1919, n. 1909.

Nei casi di ritardo provvederà di ufficio la Giunta provinciale amministrativa a termini dell'art. 220 testo unico legge comunale e provinciale 4 febbraio 1915, n. 148.

Art. 4.

L'autorizzazione al trasporto delle salme dei caduti in guerra è esente dalle tasse di bollo e di concessione governativa.

Le esumazioni e le inumazioni sono esenti da ogni tassa comunale.

Art. 5.

Le esumazioni delle salme dei caduti potranno per il trasporto, essere autorizzate anche nei mesi dal maggio al settembre, ove non ostino particolari ragioni di ordine igienico.

Art. 6.

Le istanze per l'autorizzazione al trasporto e la concessione gratuita di esso potranno essere presentate, per mezzo delle prefetture, dagli ascendenti, discendenti, vedove, fratelli e sorelle dei caduti della cui salma si chiede il trasporto, nel termine di sei mesi dalla data del R. decreto di cui al primo comma del successivo articolo 8.

Art. 7.

Il Ministero della guerra provvede ai vari servizi per il trasporto delle salme.

Art. 8.

Il servizio dei trasporti sarà regolato con norme da stabilirsi con R. decreto, su proposta del Ministero della guerra, d'intesa con quelli dell'interno e della marina, delle colonie, del tesoro, dei lavori pubblici, dell'industria e degli affari esteri.

Con altro R. decreto sarà fissata la data in cui saranno iniziati i trasporti gratuiti, sarà stabilita la partecipazione dei servizi comunali di polizia mortuaria e fissato il contributo dello Stato ai Comuni per le spese relative.

Art. 9.

Per la esecuzione della presente legge è autorizzata l'assegnazione straordinaria di lire 90 milioni.

La detta somma sarà, con decreto del Ministero del tesoro, inscritta in apposito capitolo delo Stato di previsione del Ministero della guerra, per l'esercizio 1921-922 e successivi in relazione ai bisogni presumibili per ogni esercizio.

Ordiniamo che la presente, munita del sigillo dello Stato, sia inserta nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarla e di farla osservare come legge dello Stato.

Data a Roma, addì 11 agosto 1921.

VITTORIO EMANUELE.

Bonomi — Gasparotto — De Nava — Girardini — Micheli — Belotti — Bergamasco.

Visto, *Il guardasigilli*: Rodinò.

LEGGE 13 *agosto* 1921, *n.* 1080, *che reca provvedimenti per la riforma dell'amministrazione dello Stato, la semplificazione dei servizi e la riduzione del personale* (1).

VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA.

Il Senato e la Camera dei deputati hanno approvato;
Noi abbiamo sanzionato e promulghiamo quanto segue:

Art. 1.

Il governo del Re provvederà a semplificare e a riordinare l'amministrazione civile dello Stato.

A tale effetto esso è autorizzato:

1° A riformare gli ordinamenti amministrativi e contabili ed in particolare modo ad unificare, ridurre e rendere più speditì i controlli di ogni specie; e ad attuare un largo decentramento amministrativo con una maggiore autonomia degli Enti locali;

2° A sopprimere organi, istituti e funzioni, non strettamente necessari.

Il governo del Re dovrà altresì proporzionare ai nuovi ordinamenti il personale, stabilendo per le singole amministrazioni le nuove tabelle organiche, il relativo trattamento economico e le norme di carriera con speciali provvidenze in favore degli impiegati ex-combattenti di tutti i ruoli, compresi i magistrati e gli insegnanti.

La spesa massima risultante dai nuovi ordinamenti organici non potrà superare, fino a tutto l'esercizio 1930-31, quella totale, per stipendi, indennità di carica, di funzioni ed altri speciali

(1) Pubblicata nella *Gazzetta ufficiale* 22 agosto 1921, n. 198.

trattamenti, derivanti dagli ordinamenti in vigore al 1° luglio 1921.

Art. 2.

I provvedimenti previsti dal precedente articolo saranno predisposti da un Comitato, costituito da cinque ministri, e verranno approvati con decreto Reale, sentito il Consiglio dei ministri.

Nel caso in cui detti provvedimenti importino abrogazioni o modificazioni di disposizioni di legge, essi dovranno essere emanati su parere di una Commissione, costituita da sette senatori e sette deputati, nominati dai presidenti delle rispettive assemblee.

La Commissione resterà in carica, anche in caso di chiusura della sessione, o di scioglimento della Camera.

Se essa non si pronunziasse nel termine di 15 giorni sugli atti inviati per parere, si riterrà che tale parere sia favorevole.

Il governo renderà conto al Parlamento del modo, come ha esercitato i poteri conferitigli con la presente legge, e sarà anche tenuto a pubblicare e comunicare al Parlamento i verbali della detta Commissione.

Art. 3.

Entro quattro mesi dalla pubblicazione della presente legge, ciascun ministro rivedrà i ruoli del personale dipendente e, sentito il Consiglio dei ministri, disporrà l'esonero degli impiegati od agenti, che per motivi di salute, per incapacità o per scarso rendimento di lavoro, non siano riconosciuti abili al servizio.

Nel regolamento saranno stabilite le norme per procedere all'esonero.

Il motivo che ha determinato l'esonero, deve essere espresso nel relativo decreto.

Art. 4.

Entro lo stesso termine, di cui all'articolo precedente, ciascun ministro procederà alla riduzione del personale, col collo-

care a riposo i funzionari ed agenti, che abbiano compiuto 40 anni di servizio e 65 anni di età.

Art. 5.

Nei limiti delle eventuali eccedenze, gl'impiegati, che ne facciano domanda entro sei mesi dalla pubblicazione della presente legge, sono collocati a riposo od esonerati dal servizio, quando concorra il consenso dell'Amministrazione da cui dipendono, e l'adesione del ministro del tesoro.

Art. 6.

I funzionari ed agenti sono ammessi a liquidare la pensione o l'indennità che possa loro spettare ai termini delle vigenti disposizioni.

Coloro che abbiano meno di cinque anni di servizio effettivo avranno diritto a un'indennità pari a tante mensualità dell'ultimo stipendio quanti sono gli anni di servizio, computandosi per anno intero la frazione d'anno che sia superiore a sei mesi.

A coloro che siano collocati a riposo od esonerati dal servizio ai termini degli articoli precedenti, viene altresì corrisposto un compenso pari a dodici mensualità dello stipendio goduto all'atto del collocamento a riposo o dell'esonero. Per gli impiegati con meno di cinque anni di servizio il compenso sarà pari a tante mensualità dell'ultimo stipendio quanti sono gli anni di servizio.

Art. 7.

Dopo attuati gli esoneri ed i collocamenti a riposo, qualora nonostante l'applicazione degli articoli 4 e 5, il personale in servizio risulti ancora in eccedenza al numero fissato con le nuove tabelle organiche per i diversi gradi dei singoli ruoli, ciascun ministro convocherà il Consiglio di amministrazione perchè designi in ciascun grado gl'impiegati od agenti, che, fino alla eliminazione della eccedenza, debbono essere collocati in disponibilità.

Il Consiglio di amministrazione provvederà a tale designazione con deliberazione motivata, tenuto conto del modo di ammissione in carriera, del titolo di promozione al grado, attualmente occupato da ciascuno, dei meriti di servizio e delle benemerenze militari, guadagnate eventualmente durante la guerra, delle condizioni di famiglia, e, se vi siano, anche delle domande degli interessati.

Art. 8.

Il periodo trascorso in disponibilità è valutabile come servizio agli effetti della pensione. Tuttavia, durante il detto periodo, per gl'impiegati collocati in disponibilità sono sospese tutte le incompatibilità, di cui al testo unico 22 novembre 1908, n. 693, sullo stato degli impiegati civili, o prescritte da altre leggi speciali.

Inoltre, durante il periodo della disponibilità, lo stipendio e le indennità caro-viveri verranno ridotte di un quarto al primo anno, di un terzo al secondo, di una metà al terzo e al quarto anno.

Trascorsi i quattro anni si farà luogo al collocamento a riposo.

Gl'impiegati, collocati in disponibilità, saranno riammessi in servizio nell'Amministrazione, secondo l'ordine di anzianità, man mano che si facciano posti vacanti nel loro grado e conserveranno i loro diritti agli effetti della carriera.

Quelli di essi, che rifiuteranno il posto loro offerto, saranno considerati dimissionari; nondimeno saranno ammessi a far valere il loro diritto a pensione.

Art. 9.

Dalla pubblicazione della legge e fino a quando, per ciascun grado, non siano stati rimessi in servizio gl'impiegati collocati in disponibilità, non potrà farsi luogo a nuove nomine ed a promozioni di grado.

Art. 10.

Gli uffici transitori, dipendenti dal fatto della guerra, saranno senz'altro soppressi. Per quelli di cui, eccezionalmente, non sia possibile la soppressione immediata, sarà provveduto alla graduale riduzione del personale, che si trova attualmente in servizio.

Allorquando per eccezionali esigenze si debba provvedere alla sostituzione di alcuno degli impiegati od agenti presso detti uffici, si provvederà, chiamando di preferenza a prestarvi temporaneo servizio, gl'impiegati o agenti di qualsiasi amministrazione, collocati in disponibilità, che ne facciano domanda e, qualora sia indispensabile, trasferendo personale avventizio, preferibilmente scelto fra gl'invalidi di guerra, da altre Amministrazioni che ne abbiano ad esuberanza.

Agl'impiegati ed agenti, chiamati a prestare temporaneo servizio ai sensi del precedente comma, è applicabile l'art. 28 del testo unico delle leggi sullo stato giuridico degli impiegati civili.

Gli avventizi, che si trovino in servizio alla pubblicazione della presente legge, e che non siano addetti agli uffici transitori di cui al primo comma del presente articolo, verranno gradatamente licenziati, in modo che siano interamente eliminati a tutto il 30 giugno 1922.

Non sono compresi in questa disposizione gli avventizi che hanno preso servizio prima del maggio 1915, gl'invalidi di guerra, i decorati di medaglia al valore militare, le vedove di guerra ed il personale fuori ruolo dell'Amministrazione postale, telegrafica e telefonica.

Agli avventizi licenziati sarà corrisposto un indennizzo, proporzionato ai servizi compiuti, e non eccedente un mese di retribuzione per ciascun anno di servizio o frazione di anno.

Agli avventizi ex-combattenti che hanno prestato un anno di servizio nelle linee o hanno riportato ferite in combattimento, che non sono compresi nel quinto comma verrà corrisposta, invece dell'indennità di cui al comma precedente, un indennizzo speciale equivalente a due mesi di retribuzione per ciascun anno di servizio o frazione di anno.

Art. 11.

Nulla è innovato alla competenza della IV sezione del Consiglio di Stato, a conoscere dei ricorsi per incompetenza, per violazione di legge od eccesso di potere, che sieno promossi dalle persone, il cui interesse sia leso dai provvedimenti definitivi, emanati in applicazione della presente legge.

Art. 12.

Le facoltà conferite al Governo con la presente legge si estendono all'ordinamento giudiziario ed all'assetto definitivo delle circoscrizioni. A tale fine il limite di spesa, di cui al quarto comma dell'art. 1, è elevato dell'importo degli stipendi e delle indennità di carica, assegnato al dipendente personale, nonchè dell'ammontare delle indennità di direzione e di disagiata residenza, che al personale stesso fossero eventualmente concesse.

Le disposizioni, di cui al precedente comma valgono, in quanto applicabili, per il Consiglio di Stato, per la Corte dei conti, nonchè per l'Avvocatura erariale; e pei provvedimenti, che all'uopo saranno adottati, pel secondo o pel terzo comma dell'articolo primo, si seguiranno le norme di cui all'art. 2 della presente legge.

Nulla però sarà innovato rispetto alle funzioni giurisdizionali del Consiglio di Stato e della Corte dei conti.

Il governo stabilirà le norme per l'eliminazione del personale esuberante in conformità delle caratteristiche particolari dei singoli ordinamenti

Potrà anche il governo aumentare le tasse di pubblico insegnamento.

Art. 13.

L'amministrazione ferroviaria allo scopo di diminuire le spese di gestione, e le altre amministrazioni autonome dello Stato si uniformeranno alle disposizioni della presente legge.

Con decreto Reale, sentito il Consiglio dei ministri, e sen-

tita la Commissione, di cui all'art. 2 della presente legge, saranno stabilite le norme per l'applicazione di questo articolo.

Art. 14.

A decorrere dal 1° marzo 1921, e fino all'attuazione della presente legge, è concesso al personale di ruolo dell'amministrazione civile dello Stato, compreso il personale appartenente all'amministrazione centrale della guerra ed all'amministrazione centrale e dipartimentale della marina, un assegno mensile temporaneo nella misura appresso indicata:

per coloro, che sono provvisti di stipendio fino a L. 4999, L. 120;

per coloro, che sono provvisti di stipendio da L. 5000 a L. 7999, L. 140;

per coloro, che sono provvisti di stipendio da L. 8000 a L. 10,999, L. 160;

per coloro, che sono provvisti di stipendio da L. 11,000 a L. 13,999, L. 180;

per coloro, che sono provvisti di stipendio da L. 14,000 in su, L. 200.

La precedente disposizione non si applica al personale delle ferrovie dello Stato, a quello delle magistrature giudiziarie, del Consiglio di Stato e della Corte dei conti, nonchè dell'avvocatura generale erariale, rispettivamente contemplati dalle leggi 7 aprile 1921, nn. 368 e 355, e neppure al personale operaio.

Ai personali di seguito indicati, il cennato assegno rimane stabilito nella misura di due terzi:

1° Personale di ruolo postale, telegrafico e telefonico;

2° Agenti investigativi.

L'assegno, di cui sopra, è determinato come segue per il personale postale, telegrafico e telefonico, avente diritto a sistemazione in ruolo ai sensi del R. decreto 2 ottobre 1919, n. 1858:

Impiegati di 2ª categoria, di cui agli articoli 86 e 96 del decreto medesimo, L. 60;

Agenti, esclusi i fattorini, di cui all'art. 99, L. 50;

Fattorini, di cui agli articoli 94 e 99, L. 40;

Allievi di officine di cui agli articoli 88 e 98, L. 40;

Personale di manutenzione e di fatica, di cui all'art. 101, L. 40;

Allievi fattorini, di cui all'art. 100, L. 30.

Art. 15.

A decorrere dal 1° marzo 1921, e fino al 30 giugno 1922, l'assegno temporaneo mensile, di cui al 1° comma del precedente articolo 14, sarà anche corrisposto ai seguenti personali, non contemplati dalla presente legge:

In misura ridotta ai due terzi:

1° agli ufficiali del Regio esercito, della Regia marina, dei Reali carabinieri, della Regia guardia di finanza, della Regia guardia della pubblica sicurezza e delle Capitanerie di porto;

2° ai sottufficiali dell'esercito e della marina, esclusi i sergenti, per l'esercito e i sottufficiali della marina, che non hanno ancora compiuto 4 anni di servizio; ai sottufficiali dei Reali carabinieri, della guardia di finanza, della Regia guardia di pubblica sicurezza e delle capitanerie di porto ed ai comandanti, capi-guardie e sotto-capi guardie degli agenti di custodia delle carceri.

In misura intera:

1° al personale civile delle Amministrazioni dipendenti dal Ministero della guerra;

2° al personale di ruolo, nominato con decreto Reale o Ministeriale, appartenente ad istituzioni, mantenute con concorso dello Stato o di Enti locali, ripartendo la spesa relativa fra i vari Enti, in proporzione del contributo da essi corrisposto;

3° al personale di ruolo degli Economati generali dei benefici vacanti e degli archivi notarili, distrettuali e sussidiari del Regno, imputando la spesa ai relativi bilanci;

4° ai capi e agli insegnanti degli Istituti di istruzione superiore e media, e alle maestre degli asili e dei giardini d'infanzia annessi alle RR. scuole normali e ai ginnasi magistrali.

Art. 16.

E' autorizzata a partire dal 1° gennaio 1921 la concessione di una indennità di residenza suppletiva di L. 400 annue a favore

degli insegnanti elementari residenti nelle località di popolazione agglomerata superiore ai 5000 abitanti, in aggiunta a quella prevista dalla tabella *B* annessa al decreto Luogotenenziale 6 luglio 1919, n. 1239.

E' autorizzata, altresì, colla stessa decorrenza, la concessione di una indennità di residenza, nella misura di L. 500 annue agli insegnanti elementari residenti nelle località di popolazione agglomerata non superiore ai 5000 abitanti.

Saranno esclusi dal beneficio gli insegnanti elementari dei Comuni aventi la diretta amministrazione delle scuole, i quali godano stipendio e indennità di residenza il cui ammontare sia complessivamente uguale o superiore a quello risultante dall'insieme dello stipendio, fissato dalla tabella *B* del R. decreto 13 maggio 1920, n. 1129, dell'indennità di residenza di cui alla citata tabella *B* del decreto Luogotenenziale n. 1239, del 6 luglio 1919, e della indennità di cui al presente articolo. In caso contrario, ai detti insegnanti sarà corrisposta una indennità pari alla differenza.

Art. 17.

Con decreto Reale, su proposta del ministro delle colonie, di concerto con quello del tesoro, le disposizioni della presente legge saranno estese, in quanto applicabili, ai personali dei ruoli coloniali, civili e militari.

Art. 18.

L'assegno mensile, temporaneo, di cui ai precedenti articoli 14 e 15, sarà imputabile agli effetti della pensione, sino a che ai funzionari non verrà corrisposto uno stipendio, che sarà stabilito nelle nuove tabelle.

Art. 19.

Per l'attuazione dei provvedimenti contemplati nella presente legge è assegnato il termine sino a tutto il 30 giugno 1922.

Art. 20.

Con decreto del ministero del tesoro saranno introdotte nei bilanci delle diverse Amministrazioni le variazioni occorrenti per l'esecuzione della presente legge, che andrà in vigore il giorno della sua pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale*.

Art. 21.

Sono abrogate le disposizioni contrarie alla presente legge.

Ordiniamo che la presente, munita del sigillo dello Stato, sia inserta nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarla e di farla osservare come legge dello Stato.

Data a Roma, addì 13 agosto 1921.

VITTORIO EMANUELE.

BONOMI — DE NAVA.

Visto, *Il guardasigilli*: RODINÒ

REGIO DECRETO 4 *agosto* 1921, *n.* 1078, *che stabilisce la retribuzione giornaliera per le donne addette presso l'Amministrazione delle ferrovie di Stato, con attribuzioni di inservienza e di manovalanza* (1).

VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

Visto l'art. 5 della legge n. 368 del 7 aprile 1921;
Udito il Consiglio d'amministrazione delle ferrovie dello Stato;

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 17 agosto 1921, n. 194

Sulla proposta del Nostro ministro segretario di Stato per i lavori pubblici, di concerto con quello del tesoro;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Articolo unico.

Alle donne con attribuzioni di inservienza o di manovalanza, che in forza del R. decreto 8 luglio 1920, n. 973 debbono essere nominate in prova nel personale delle ferrovie dello Stato con decorrenza cadente fra il 29 giugno 1919 e il 1° marzo 1920, sarà corrisposta dalla data di nomina in prova a tutto il 29 febbraio 1920, oltre il caro-viveri di cui ai decreti Luogotenenziali 18 agosto 1918, n. 1145 e 14 settembre 1918, n. 1314 (art. 9), la paga giornaliera di L. 4,35. In tale paga sono compresi i miglioramenti accordati al personale stabile ed in prova delle altre categorie coi R. decreti n. 107 del 10 febbraio 1918 e 923 dell'11 giugno 1919, fermo restando che dal 1° marzo 1920 sarà corrisposto a dette donne lo stipendio di L. 4200.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 4 agosto 1921.

VITTORIO EMANUELE.

MICHELI — DE NAVA.

Visto, *Il guardasigilli*: RODINÒ

Comunicato.

AGENTI REVOCATI, DESTITUITI O LICENZIATI perchè condannati per delitti contro la proprietà

COGNOME, NOME e matricola	Qualifica	Motivo della condanna
RAMPONI Carlo (222170). .	Manovale in prova	Condannato alla reclusione per un anno e quattro mesi, alla multa di L. 100 ed alla interdizione dai pubblici uffici per sei mesi, per correità in furto di ferro e carbone, commesso nel febbraio 1920 alla stazione di Borgomanero e per tentata corruzione. (Sentenza 9 marzo 1920 del Tribunale di Novara).
BANDINI Giovanni (186295)	Operaio in prova	Condannato a quattro mesi di reclusione, per furto di un sacchetto di sale, commesso allo Scalo di Firenze C. M. il 14 novembre 1919. (Sentenza 7 febbraio 1921 della Corte d'Appello di Firenze).
FESCE Luigi (186958). . . .	Frenatore in prova	Condannato a tre me.i di reclusione, per furto di una valigia posta in un vagone ferroviario e contenente effetti di vestiario, alla stazione di Rovigo il 5 gennaio 1921. (Sentenza 13 gennaio 1921 del Tribunale di Rovigo).
MARASCHI Pietro (189242).	Manovale in prova	Condannato alla reclusione per mesi cinque e giorni venticinque, per furto di stoffa e tela, commesso fino al 2 aprile 1920 allo scalo di Milano P. S. (Sentenza 28 maggio 1920 del Tribunale di Milano).
CARLUCCI Luigi (221221) .	Frenatore in prova	Condannato a tre giorni di reclusione, per furto di uva, commesso il 28 settembre 1920, in Agro di Lanuvio. (Sentenza 28 aprile 1921. della Pretura di Genzano di Roma).

Ordine generale N. 3.

Ordinamento del Servizio e delle Divisioni Compartimentali del Movimento e Traffico.

(Vedi ordine generale n. 4-1920 e 13-1920).

L'art. 6, nn. 1, 3, 4, 5, 22 e 23 dell'Ordine generale n. 4-1920 (modificato dall'Ordine generale n. 13-1920), viene modificato come segue:

Al Capo del Servizio Movimento e Traffico sono deferite le seguenti facoltà:

1°, 5° - l'approvazione delle lettere d'obbligo e degli atti di sottomissione e la stipulazione con definitiva validità ed obbligatorietà per l'Amministrazione dei contratti interessanti il Servizio, d'importo non superiore alle L. 20.000, se fatti a trattativa privata, ed alle L. 40.000 se per pubblico incanto o licitazione privata; salvo che non si tratti di materie riservate alla competenza del Consiglio di amministrazione in base allo art. 6 della legge 7 luglio 1907, n. 429, modificato dal R. decreto 28 giugno 1912, n. 728 e dalla legge 7 aprile 1921, n. 368;

4°, 23° - la definizione in via transattiva di vertenze in genere interessanti il Servizio, d'importo non superiore alle lire 20.000; e di vertenze per infortuni avvenuti sui treni, nelle stazioni o in piena linea, fino alla somma di L. 10.000 per individuo;

3°, 22° - l'esonero dal pagamento dei diritti di sosta e di magazzinaggio d'importo non superiore alle L. 8000 per spedizione, e di diritti di nolo per raccordi pure d'importo non superiore alle L. 8000; l'esonero dal pagamento di soprattasse, penalità e simili d'importo non superiore alle L. 2000.

L'art. 5, lettere *t*, *u*, *v*, *w*, *x* dell'Ordine generale n. 17-1912 (modificato dall'Ordine generale n. 12-1920), viene modificato come segue:

Sono delegate ai Capi delle Divisioni compartimentali del Movimento e Traffico le seguenti facoltà:

. . . .

t, *u* - l'approvazione delle lettere d'obbligo e degli atti di sottomissione e la stipulazione con definitiva validità ed obbligatorietà per l'Amministrazione dei contratti interessanti le Divisioni, d'importo non superiore alle L. 12,000, se fatti a trattativa privata, ed alle L. 20.000 se per pubblico incanto o licitazione privata; salvo che non si tratti di materie riservate alla competenza del Consiglio di amministrazione in base all'art. 6 della legge 7 luglio 1907, n. 429, modificato dal R. decreto 28 giugho 1912, n. 728 e dalla legge 7 aprile 1921, n. 368;

v, *w* - la definizione in via transattiva di vertenze in genere interessanti le Divisioni, d'importo non superiore alle lire 12.000, e di vertenze per infortuni sui treni, nelle stazioni o in piena linea fino alla somma di L. 4000 per individuo, quando la definizione stessa non possa pregiudicare questioni di massima;

x - l'esonero dal pagamento di diritti di sosta e di magazzinaggio d'importo non superiore alle L. 1500 per spedizione e di diritti di nolo per raccordi pure d'importo non superiore alle L. 1500; l'esonero dal pagamento di sopratasse, penalità e simili d'importo non superiore alle L. 1000.

Approvato dal Consiglio di Amministrazione nell'adunanza del 3 agosto 1921.

Ordine generale N. 4.

Ordinamento del Servizio Materiale e Trazione e degli Uffici dipendenti.

(Vedi ordine generale n. 5-1920).

L'art. 6, numeri 5, 6 e 7 dell'ordine generale n. 5/1920, viene modificato come segue.

Il capo del servizio materiale a trazione ha le seguenti facoltà:

. . . .

5° l'approvazione delle lettere d'obbligo e degli atti di sottomissione e la stipulazione con definitiva validità ed obbligatorietà per l'amministrazione dei contratti interessanti il servizio, d'importo non superiore alle L. 20,000 se fatti a trattativa privata, ed alle L. 40,000 se per pubblico incanto o licitazione privata; salvo che non si tratti di materie riservate alla competenza del Consiglio di amministrazione in base all'art. 6 della legge 7 luglio 1907, n. 429, modificato dal R. D. 28 giugno 1912, n. 728 e dalla legge 7 aprile 1921, n. 368;

6° la definizione in via transattiva di vertenze in genere interessanti il servizio, d'importo non superiore alle L. 20,000;

7° l'accettazione delle eccedenze sulle forniture previste in contratto, quando l'importo della quantità eccedente non superi il 10 per cento di quello totale ed in ogni modo la somma di L. 20,000.

L'art. 5, n. 1 e l'art. 10 dell'ordine generale n. 6/1920, vengono modificati come segue:

Sono attribuite ai capi delle Divisioni compartimentali ed ai capi divisione dirigenti le officine le seguenti facoltà:

Art. 5.

1° L'approvazione delle lettere d'obbligo e degli atti di sottomissione e la stipulazione con definitiva validità ed obbligatorietà per l'amministrazione dei contratti interessanti le divisioni e le officine, di importo non superiore alle L. 12,000 se fatti a trattativa privata, ed alle L. 20,000 se per pubblico incanto o licitazione privata; salvo che non si tratti di materie riservate alla competenza del Consiglio di amministrazione in base all'art. 6 della legge 7 luglio 1907, n. 429, modificato dal R. D. 28 giugno 1912, n. 728 e dalla legge 7 luglio 1921, n. 368.

Esula dalle facoltà dei predetti funzionari la stipulazione con definitiva validità, e l'approvazione dei contratti e delle lettere d'obbligo concernenti:

a) acquisti di materiali, macchinari, mezzi d'opera ed attrezzi;

b) lavori relativi alla manutenzione del materiale rotabile e dei pezzi di ricambio, quando non ricorrano casi di urgenza;

c) noleggio di locomotive, di macchinario, di autoveicoli e di altri mezzi di esercizio;

1° *bis*. - definizione in via transattiva di vertenze in genere interessanti le divisioni o le officine, d'importo non superiore alle L. 12,000.

Ai dirigenti le officine, aventi grado inferiore a quello di capo divisione sono conferite le facoltà di cui ai comma precedenti, limitatamente ai contratti, lettere d'obbligo ed atti di sottomissione d'importo non superiore alle lire 6000 se a trattativa privata, ed alle L. 12,000 se per pubblico incanto o licitazione privata; ed alle transazioni d'importo non superiore alle L. 6000.

. . . .

Art. 10.

Al capo delle officine spetta di curare il mantenimento della disciplina, prendendo i provvedimenti di sua competenza nei limiti del regolamento del personale, e gli sono deferite le facoltà di cui ai capoversi 4, 5, 6, 7, 9, 10, 11, 12, 13, 14 dell'art. 5 del presente ordine generale.

Approvato dal Consiglio di Amministrazione nell'adunanza del 3 agosto 1921.

Ordine genarale N. 5.

Ordinamento del Servizio Lavori e degli Uffici dipendenti.

(Vedi ordine generale n. 10–1920).

L'art. 6, n. 10, 11, 13, 14, 15, 16 e 17 dell'ordine generale n. 10/1920, viene modificato come segue:

Al capo servizio lavori sono deferite le seguenti facoltà:

. . . .

10, 13 l'approvazione delle lettere d'obbligo e degli atti di sottomissione, e la stipulazione con definitiva validità ed obbligatorietà per l'amministrazione dei contratti interessanti il servizio, d'importo non superiore alle lire 20,000 se fatti a trattativa privata, ed alle L. 40,000 se per pubblico incanto o licitazione privata, salvo che non si tratti di materie riservate alla competenza del Consiglio di amministrazione in base all'art. 6 della legge 7 luglio 1907, n. 429, modificato dal R. D. 28 giugno 1912, n. 728 e dalla legge 7 aprile 1921, n. 368;

11, l'accettazione delle perizie di espropriazione e l'approvazione dei verbali di espropriazione d'importo non superiore alle L. 20,000; l'approvazione degli elenchi e dei piani parcellari di espropriazione da pubblicarsi e degli elenchi di perizia;

14, l'approvazione delle spese per lavori di adattamento e di riparazione di locali privati ad uso di uffici o di magazzini, per pozzi di scandaglio e simili a carico delle spese generali di amministrazione, fino all'importo di L. 12,000;

15, 16, 17 la definizione in via transattiva di vertenze in genere interessanti il servizio, d'importo non superiore alle 20,000 lire;

L'art. 6, lettere *r*, *s*, *t*, *u*, e l'art. 13, lettere *l* ed *m* dell'ordine generale, n. 23/1912, vengono modificati come segue:

Art. 6.

Sono delegate ai capi delle divisioni compartimentali del servizio lavori le seguenti facoltà:

. . . .

r) l'approvazione dei lavori di manutenzione ordinaria compresi entro i limiti degli stanziamenti per ciascuno esercizio, e d'importo ciascuno non superiore alle lire 30,000;

s) - *t*) l'approvazione delle lettere d'obbligo e degli atti di sottomissione, e la stipulazione con definitiva validità ed obbligatorietà per l'amministrazione dei contratti interessanti la divisione d'importo non superiore alle L. 12,000 se fatti a trattativa

privata, ed alle L. 20,000 se per pubblico incanto o licitazione privata; salvo che non si tratti di materie riservate alla competenza del Consiglio di amministrazione in base all'art. 6 della legge 7 luglio 1907, n. 429, modificato dal R. D. 28 giugno 1912, n. 728 e dalla legge 7 aprile 1921, n. 368;

t l'accettazione delle perizie e l'approvazione dei verbali di espropriazione per importi non superiori alle L. 12,000. Ove una medesima perizia contempli più ditte, la competenza sarà regolata dall'importo della maggiore delle indennità stabilite a favore delle singole ditte;

u) la definizione in via transattiva di vertenze in genere interessanti la divisione d'importo non superiore alle L. 5,000.

Art. 13.

All'Ispettore capo della sezione vengono deferite le seguenti facoltà:

. . . .

l) ordinazione, entro i limiti degli stanziamenti stabiliti, di lavori di manutenzione ordinaria del corpo stradale, delle opere d'arte e dei fabbricati e meccanismi, che non superino ciascuno l'importo di L. 10,000, comunicando mensilmente alla Divisione l'elenco di tali lavori eseguiti ed ordinati;

m) definizione in via transattiva di vertenze per danni cagionati da interruzioni di strade o corsi d'acqua, o da incendi, quando la indennità da pagarsi non superi le L. 500.

Approvato dal Consiglio di Amministrazione nell'adunanza del 3 agosto 1921.

Ordine generale N. 6.

Ordinamento del Servizio Approvvigionamenti.

(Vedi ordine generale n. 6-1914).

L'art. 7 lettere *a*, *b* *c*, dell'ordine generale n. 6/1914 viene modificato come segue:

Sono di competenza del capo del servizio approvvigionamenti:

a) approvazione delle lettere d'obbligo e degli atti di sottomissione, e la stipulazione con definitiva validità ed obbligatorietà per l'amministrazione dei contratti interessanti il servizio, d'importo non superiore alle L. 20,000 se fatti a trattativa privata, dalle L. 40,000 se per pubblico incanto ed a licitazione privata;

b) la definizione in via transattiva di vertenze in genere interessanti il servizio, d'importo non superiore alle L. 20,000;

c) l'accettazione delle eccedenze sulle forniture provviste in contratto, quando l'importo della quantità eccedente non superi il 10 per cento di quello totale ed in ogni modo la somma di L. 20,000.

Approvato dal Consiglio di Amministrazione nell'adunanza del 3 *agosto* 1921.

Ordine generale N. 7.

Ordinamento del Servizio Legale.

Gli articoli 8, 10, 11, 12 e 20 dell'ordine generale n. 12/1920, sono modificati come segue:

Art. 8.

Al capo del servizio sono attribuite le seguenti facoltà:

1° autorizzare la istituzione o la rinunzia di liti attive, di arbitrati, di azioni di nullità, di revocazione, di costituzioni di

parte civile nei procedimenti penali, ed approvare transazioni in genere, quando il valore della controversia o della transazione non superi le L. 40,000.

. . . .

2° disporre, nei casi di urgenza, l'inizio di liti attive, azioni di nullità di arbitrati, revocazioni e costituzioni di parte civile nei procedimenti penali, anche oltre il detto limite di L. 40,000, salvo chiedere senza indugio ratifica al Consiglio di amministrazione o al direttore generale, a seconda della competenza, giusta gli articoli 6 e 10 della legge 7 luglio 1907, n. 429, modificati dal R. D. 28 giugno 1912, n. 728 e dalla legge 7 aprile 1921, n. 368;

15 stipulare od autorizzare a stipulare con definitiva validità ed bbligatorietà, contratti di importo non superiore alle lire 20,000 che interessino il servizio legale.

. . . .

Art. 10.

Ai capi degli uffici legali distaccati sono attribuite le seguenti facoltà:

1° autorizzare la istituzione o la rinunzia di liti attive, ed approvare transazioni od accettazione espressa o tacita delle sentenze di prima istanza, in quanto il valore della controversia o della transazione per ciascun titolo dedotto in citazione, spese ed interessi non computati, sia contenuto infra le lire 15,000 e sempre quando con la rinunzia o la transazione della lite e con l'accettazione di sentenza non ne venga pregiudicata una qualche questione di massima.

. . . .

Art. 11.

I funzionari distaccati hanno le seguenti attribuzioni:

. . . .

3. transigere controversie ed accettare sentenze di prima istanza in quanto il valore della controversia o della transazione per cia-

scun titolo dedotto in citazione, spese ed interessi non computati, sia contenuto infra le L. 6000 e sempre quando con la rinunzia o la transazione della lite o con l'accettazione della sentenza non ne venga pregiudicata una qualche questione di massima, disponendo per i pagamenti o gli introiti relativi per mezzo degli uffici locali interessati nelle vertenze.

Per le controversie di valore superiore alle L. 6000 provocheranno i provvedimenti dell'ufficio da cui dipendono o del servizio centrale a seconda della rispettiva competenza, informando il proprio ufficio della definizione disposta dal servizio stesso.

. . . .

Art. 12.

L'accettazione delle sentenze definitive di primo grado è di competenza del capo servizio quando la sorte capitale posta a carico dell'amministrazione, libera da spese ed interessi, non superi le L. 50,000; del direttore generale quando la sorte stessa, superando le L. 50,000, non ecceda le L. 75,000, e del Consiglio di amministrazione quando la sorte ecceda le L. 75,000.

. . . .

Art. 20.

. . . .

. . . . Gli organi dell'amministrazione debbono sentire il parere del servizio legale sui progetti di regolamenti, capitolati e contratti tipo, nonchè sulle transazioni per somme superiori alle L. 75,000, sulle convenzioni più importanti e sulle disposizioni di massima, che comunque intendano impartire, che creino rapporti o vincoli giuridici dell'amministrazione stessa nei confronti dei terzi o del suo personale.

Approvato dal Consiglio di Amministrazione nell'adunanza del 3 agosto 1921.

Ordine generale N. 8.

Ordinamento del Servizio Personale ed Affari generali.

(Vedi ordini generali n. 3–1914 e 15–1920.

L'art. 7, lettera *a*), dell'ordine generale n. 3/1914, richiamato all'art. 5 dell'ordine generale n. 15 1920, viene modificato come segue:

Al capo del servizio personale e affari generali sono attribuite le seguenti facoltà:

a) l'approvazione delle lettere d'obbligo e degli atti di sottomissione, e la stipulazione con definitiva validità ed obbligatorietà per l'amministrazione dei contratti interessanti il servizio, d'importo non superiore alle L. 20,000 se fatti a trattativa privata, ed alle L. 40,000 se per pubblico incanto od a licitazione privata:

a-bis) la definizione in via transattiva di vertenze in genere interessanti il servizio, d'importo non superiore alle L. 20,000;

Approvato dal Consiglio di Amministrazione nell'adunanza del 3 agosto 1921.

Ordine generale N. 9.

Ordinamento del Servizio Sanitario.

(Vedi ordine generale n. 5–19 4).

L'art. 4, lettera *a*) dell'ordine generale n. 5/1914, viene modificato come segue:

Al capo del servizio sanitario sono attribuite le seguenti facoltà:

a) l'approvazione delle lettere d'obbligo e degli atti di sottomissione, e la stipulazione con definitiva validità ed obbligato-

rietà per l'Amministrazione, dei contratti per forniture di farmachi agli agenti ferroviari che ne hanno diritto o di apparecchi ortopedici, e per ricovero di agenti o persone di loro famiglia in ospedali ed altri stabilimenti di cura, quando l'importo dei contratti stessi non superi le L. 20,000 se fatti a trattiva privata, e le L. 40,000 se per pubblico incanto o licitazione privata.

Approvato dal Consiglio di Amministrazione nell'adunanza del 3 agosto 1921.

Ordine generale N. 10.

Ordinamento del Servizio Costruzioni.

(Vedi ordine generale n. 2–1915).

L'art. 6, ultimo capoverso, dell'ordine generale n. 2/1915 viene modificato come segue:

Per l'esecuzione di grandi lavori lungo le linee esistenti, eventualmente affidati al servizio costruzioni, e per i lavori, le proviste ed altre prestazioni che l'amministrazione esegue in economia per conto del Ministero dei lavori pubblici, anticipandone le spese, a norma dell'art. 78 della legge 7 luglio 1907, n. 429, modificato dal R. D. 28 giugno 1912, n. 728, nonchè per gli atti espropriativi tanto per i lavori in economia, quanto per quelli eseguiti in appalto per conto dello stesso Ministero dei lavori pubblici, sono devolute al capo servizio, in materia contrattuale, le stesse facoltà che ha il capo del servizio lavori in base all'art. 6 dell'ordine generale n. 10-1920, modificato all'ordine generale n. 5-1921.

Approvato dal Consiglio di Amministrazione nell'adunanza del 3 agosto 1921.

Ordine generale N. 11.

Ordinamento dell'Unità Speciale " Elettrificazione „

(Vedi ordine generale n. 11–1920).

L'art. 5 dell'ordine generale n. 11/1920 viene modificato come segue:

Il capo dell'elettrificazione ha per quanto riguarda la materia di competenza dell'unità speciale facoltà corrispondenti a quelle demandate al capo del servizio lavori dall'art. 6 dell'ordine generale n. 10/1920, modificato dall'ordine generale n. 5-1921.

Approvato dal Consiglio di Amministrazione nell'adunanza del 3 agosto 1921.

Ordine generale N. 12.

Ordinamento delle Unità Speciale " Esercizio ferrovie secondarie - Gruppo Sicilia „

(Vedi ordine generale n. 3–1915).

L'art. 19, lettere *k*, *m*, *n*, *o*, *p*, *q*, dell'ordine generale numero 3/1915, viene modificato come segue:

Sono deferite all'ingegnere capo di esercizio le seguenti facoltà:

. . . .

k) approvazione di lavori di manutenzione ordinaria e di provviste per lavori nei limiti dei fondi assegnati dalla Direzione generale per ciascun esercizio e di importo, per ogni approvazione, non superiore a L. 30,000;

m) approvazione delle lettere d'obbligo e degli atti di sottomissione, e la stipulazione con definitiva validità, ed obbliga-

torietà per l'amministrazione dei contratti interessanti l'unità speciale, d'importo non superiore alle L. 12,000 se fatti a trattativa privata, ed alle lire 20,000 se per pubblico incanto o licitazione privata; salvo che non si tratti di materie riservate alla competenza del Consiglio di amministrazione in base all'art. 6 della legge 7 luglio 1907, n. 429, modificato dal R. D. 28 giugno 1912, n. 728 e dalla legge 7 aprile 1921, n. 368;

n), *o*), *p*) definizione in via transattiva di vertenze in genere interessanti l'unità speciale, d'importo non superiore alle L. 12,000, e di vertenze per infortuni avvenuti sui treni, nelle stazioni o in piena linea, fino alla somma di lire 4000 per individuo, quando la definizione stessa non possa pregiudicare questioni di massima;

q) esonero dal pagamento di dirittti di sosta e di magazzinaggio d'importo non superiore alle L. 1500 per spedizione, e di diritti di nolo per raccordi pure d'importo non superiore alle L. 1500, l'esonero dal pagamento di soprattassa, penalità e simili d'importo non superiore alle L. 1000.

Approvato dal Consiglio di Amministrazione nell'adunanza del 3 agosto 1921.

Ordine generale N. 13.

Ordinamento delle Delegazioni di Trieste, Trento e Cagliari.

(Appendice agli ordini generali nn. 1-1919 e 3-1920).

Le facoltà attribuite ai capi delle divisioni compartimentali ed ai capi delle officine con gli ordini generali n. 3,4 e 5-1921, sono estese ai capi delle delegazioni di Trieste, Trento e Cagliari.

Approvato dal Consiglio di Amministrazione nell'adunanza del 3 agosto 1921.

Ordine di servizio N. 119.

Apertura all'esercizio della linea Russi-Faenza con diramazione Granarolo-Lugo.

Col giorno 29 agosto 1921 verrà aperta al pubblico esercizio e sarà esercitata dall'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato la linea Russi-Faenza con diramazione Granarolo-Lugo.

I. — TERMINI DELLA LINEA.

Linea Russi-Faenza.

Il nuovo tronco di ferrovia, a scartamento normale ed a semplice binario, si distacca mediante bivio dalla linea Castelbolognese-Ravenna a metri 380 lato Castelbolognese dall'asse del F. V. della stazione di Russi e termina innestandosi all'asta di manovra lato valle della stazione di Faenza in corrispondenza del chilometro 49 + 530 della linea Bologna-Rimini.

La lunghezza totale della linea dall'asse del F. V. della stazione di Russi all'asse del F. V. della stazione di Faenza è di Km. 17 + 052.

Diramazione Granarolo-Lugo. — Si distacca mediante bivio dalla linea Castelbolognese-Ravenna a metri 256 lato Ravenna dall'asse del F. V. della stazione di Lugo e termina all'asse del F. V. della stazione di Granarolo al Km. 8+136 della linea Russi-Faenza, con una lunghezza di linea di Km. 7+620 dall'asse del F. V. di Lugo all'asse del F. V. della stazione di Granarolo.

II. — DESCRIZIONE DELLA LINEA.

All'uscita dalla stazione di Russi la nuova linea Russi-Faenza si distacca mediante bivio dalla linea Castelbolognese-Ravenna deviando a sinistra in sede propria.

Al Km. 4+137 sovrapassa con travata in ferro obliqua, di luce metri 6, la strada provinciale della Rugata ad al Km. 4+464 il fiume Lamone mediante ponte costituito da una travata metallica in tre campate di luce complessiva m. 54,35.

Raggiunge quindi con ampia curva la stazione di Granarolo alla progressiva Km. 8 + 136 (asse F. V.); di qui dopo un succedersi di rettifili alternati a brevi curve di largo raggio e dopo oltrepassato con ponte in muratura a sifone della luce di m. 3.00 lo scalo Cerchia (Km. 16+107) la nuova linea si innesta alla stazione di Faenza presso il P. L. situato lato Rimini della stazione stessa.

La nuova linea Russi-Faenza presenta un'unica curva, quella presso l'innesto in stazione di Faenza, del raggio di m. 300; tutte le altre curve sono di raggio eguale o superiore a m. 800; lievissime sono le ascese e discese ad eccezione delle due rampe di accesso al ponte sul fiume Lamone, che presentano sia lato Russi che lato Faenza la pendenza dell'11 per mille.

Il piazzale della stazione di Granarolo è orizzontale.

Lungo la linea vi sono 13 case cantoniere semplici per ricovero del personale in servizio di sorveglianza e di manutenzione.

Diramazione Granarolo-Lugo. — Si distacca mediante bivio dalla linea Castelbolognese-Ravenna deviando a destra in sede propria; con ponticello in muratura di m. 3 sovrapassa lo scolo Arginello alla progressiva Km. 0+940; traversa a raso due volte la provinciale Lugo-Cotignola e alla progressiva Km. 4+189 (asse F. V.) raggiunge la stazione di Cotignola.

Al Km. 5+398 havvi un ponticello in muratura sulla canaletta del molino di luce metri 3 e al Km. 5+434 il ponte di ferro sul fiume Senio, costituito da una travata metallica continua di luce metri 34.

Sovrapassata la strada comunale Bambozza con opera in muratura di luce metri 4 (Km. 5+697) si attraversa da prima il canale-naviglio alla progressiva Km. 6+516 mediante ponte obliquo costituito da una travata metallica di luce retta metri 4,50; ed indi lo scolo Fosso Vecchio con ponticello in muratura di metri 4.00 per innestarsi infine in stazione di Granarolo alla linea Russi-Faenza.

La diramazione Granarolo-Lugo presenta curve con raggio minimo di metri 600 e lievissime ascese e discese: ad eccezione delle due rampe di accesso al ponte Senio, che hanno la pendenza del 10 per mille.

Il piazzale della stazione di Cotignola è orizzontale.

Lungo il tronco di diramazione Granarolo-Lugo si hanno cinque case cantoniere semplici ed una casa cantoniera doppia per ricovero del personale in servizio di sorveglianza e di manutenzione.

III. — DESCRIZIONE DELLE STAZIONI.

La nuova linea Russi-Faenza comprende la nuova stazione di Granarolo e la linea di diramazione Granarolo-Lugo comprende la nuova stazione di Cotignola.

Russi. — Il deviatoio di diramazione, situato sul binario di corsa a m. 380 lato Castelbolognese dall'asse del F. V. è assicurato da fermascambio F. S. che verrà collegato con i segnali di protezione e col semaforo di partenza a due ali di cui la superiore comanderà le partenze verso Faenza e l'inferiore quelle verso Castelbolognese.

La stazione di Russi è protetta dal lato Faenza da un semaforo di 2ª categoria posto al Km. 0+948 a distanza di metri 708 dalla punta del deviatoio estremo di stazione.

Granarolo. — F. V. alla progressiva Km. 8+136 a destra.

M. M. con P. C. alla progressiva Km. 8+237 a destra.

— Binari di corsa: n. 3 della lunghezza utile di m. 324.

— Binario di accesso al M. M. e al P. C. della lunghezza utile di m. 280.

— Segnali di protezione: verso Russi semaforo di 2ª categoria al Km. 6+708 alla distanza di m. 1260 dalla traversa limite dello scambio estremo; verso Faenza semaforo di 2ª categoria al chilometro 9+218 alla distanza di m. 800 dalla punta del deviatoio estremo; verso Lugo semaforo di 2ª categoria al Km. 6+665 della linea Granarolo-Lugo alla distanza di m. 765 dalla punta dello scambio estremo.

Ufficio telegrafico incluso nel circuito 5151 con la chiamata GR.

Faenza. — Il deviatoio di diramazione situato sull'asta di manovra lato Rimini a metri 445 dall'asse del F. V. è assicurato da fermascambio F. S. che verrà collegato ai segnali di protezione e col semaforo di partenza a due ali di cui la superiore comanderà le partenze verso Russi e l'inferiore quelle verso Rimini.

La stazione di Faenza è protetta dal lato Russi da un semaforo di 2ª categoria posto al Km. 15+815 a distanza di m. 800 dalla punta del deviatoio estremo di stazione.

Lugo. — Il deviatoio di diramazione, situato sul binario di corsa a m. 256 lato Ravenna dall'asse del F. V., è assicurato da fermascambio F. S. che verrà collegato coi segnali di protezione e col semaforo di partenza a due ali di cui la superiore comanderà le partenze verso Ravenna e l'inferiore quelle verso Granarolo.

La stazione di Lugo è protetta dal lato Granarolo da un semaforo di 2ª categoria posto al Km. 1+056 a distanza di m. 800 dalla punta del deviatoio estremo di stazione.

Cotignola. — F. V. alla progressiva Km. 4+189 a sinistra;

— M. M. con P. C. alla progressiva Km. 4+086 a sinistra;

— Binari di corsa: n. 2 della lunghezza utile di m. 342;

— Binario di accesso al M. M. e al P. C. della lunghezza utile di metri 240 ;

— Segnali di protezione: verso Lugo semaforo di 2ª categoria posto al Km. 3+253 alla distanza di m. 663 dalla punta del deviatoio estremo; verso Granarolo semaforo di 2ª categoria posto al kr. 4+973 alla distanza di m. 655 dalla punta del deviatoio estremo. Ufficio telegrafico incluso nel circuito 5152 con la chiamata CT.

Tutti i segnali di protezione delle stazioni sono posti a sinistra rispetto alla marcia dei treni ai quali comandano.

IV. — SERVIZI CUI LE STAZIONI SONO ABILITATE.

Le stazioni di Granarolo e Cotignola sono abilitate a tutti i trasporti, senza alcuna limitazione, in servizio interno e cumulativo italiano, di viaggiatori, bagagli, cani, numerario, valori, merci, veicoli e bestiame.

V. — TRENI.

Linea Faenza-Russi. — Il servizio della linea sarà fatto con quattro coppie di treni ordinari viaggiatori.

Diramazione Granarolo-Lugo. — Il servizio della linea sarà fatto con tre coppie di treni ordinari viaggiatori.

VI. — DISTANZE CHILOMETRICHE.

Le distanze chilometriche fra le stazioni della nuova linea e diramazione risultano dalla tabella polimetrica 81 bis di cui l'allegato A al presente Ordine di Servizio.

VII. — GIURISDIZIONE.

Le due linee Russi-Faenza e Granarolo-Lugo vengono comprese nel compartimento di Bologna ed aggregate:

pel Servizio Movimento e Traffico

al IV Riparto Movimento di Ravenna, al IV Riparto telegrafico di Bologna e al Circolo di ripartizione di Bologna;

pel Servizio Lavori

alla Sezione di Rimini - riparto di Faenza;

pel Servizio Materiale e Trazione

al 2° Riparto, con sede a Rimini;

pel Servizio Sanitario

all'Ispettorato Sanitario di Bologna;

per le forniture di magazzino

al gruppo 7° Compartimento di Bologna, pagina 14 dell'allegato all'O. S. n. 392 - 1914.

VIII. — TRASPORTI VIAGGIATORI E BAGAGLI.

Per i trasporti viaggiatori, tanto in servizio interno quanto in servizio cumulativo italiano, sono estese alla nuova linea Russi-Faenza con diramazione Granarolo-Lugo tutte le tariffe e condi-

zioni che sono e saranno in vigore sulla rete dello Stato in tutte le loro prescrizioni e modalità, da applicarsi col cumulo delle distanze, e ciò sia per i viaggiatori fruenti della tariffa generale e della tariffa differenziale A, sia per quelli fruenti delle concessioni speciali contenute nel fascicolo « Concessioni speciali e relative tariffe » (edizione gennaio 1909) e del « Regolamento pei trasporti militari » (edizione luglio 1911).

Ai detti percorsi sono pure estese le tariffe, norme e disposizioni vigenti riguardanti gli abbonamenti degli agenti ferroviari e delle loro famiglie, i viaggi occasionati dal terremoto, i viaggi dei giornalisti e delle loro famiglie, dei mutilati o invalidi di guerra, delle persone di famiglia che si recano a visitare le tombe di loro congiunti caduti in guerra, degli agenti postali, di quelli di pubblica sicurezza e dei militari appartenenti al Corpo della R. Guardia.

Per il computo dei prezzi dei biglietti di abbonamento ordinari la linea Russi-Faenza con diramazione Granarolo-Lugo è da considerarsi di seconda categoria.

I biglietti di abbonamento ordinari per l'intera rete sono validi per viaggiare anche sui nuovi tratti senza aumento di prezzo.

Per i trasporti dei bagagli, cani e velocipedi sia in base alla tariffa ordinaria, sia in base alle « Concessioni speciali » ed al « Regolamento pei trasporti militari », tanto in servizio interno quanto in servizio cumulativo italiano, come pure pel trasporto dei giornali e delle merci come bagaglio spedite dai possessori di biglietti di abbonamento, valgono anche per la nuova linea Russi-Faenza con diramazione Granarolo-Lugo le tariffe che sono e saranno in vigore sulle ferrovie dello Stato in tutte le loro prescrizioni e modalità da applicarsi col cumulo delle distanze.

IX. — TRASPORTI MERCI.

Per tutti i trasporti a G. V., P. V. A. e P. V. O., sia in servizio interno che cumulativo italiano, sono applicabili le tariffe e condizioni in vigore sulle ferrovie dello Stato, comprese quelle stabilite dalle « Concessioni speciali » e dal « Regolamento per i trasporti militari ».

Il percorso di detta linea deve essere cumulato, agli effetti della tassazione, con quello della rete dello Stato.

X. — ISTRADAMENTO DEI TRASPORTI.

L'istradamento dei trasporti avrà luogo secondo le disposizioni generali in vigore, cioè in base alla via che in ragione del prezzo risulta più vantaggiosa allo speditore, salvo beninteso contraria domanda sui documenti di trasporto.

XI. — SCRITTURE E VERSAMENTI.

Per quanto riguarda le attribuzioni contabili del Capo-stazione nonchè per le scritturazioni riflettenti i servizi viaggiatori, bagagli e cani ed i trasporti di merci, numerario, carte-valori, veicoli, bestiame, ecc. le stazioni della linea di cui si tratta dovranno osservare le norme contabili pubblicate con l'Ordine di Servizio n. 160-1909 e successive modificazioni.

Le stazioni di Granarolo e Cotignola effettueranno i versamenti dei loro introiti, sotto l'osservanza delle prescrizioni richiamate nell'articolo 26 delle « Disposizioni e norme riguardanti il servizio dei valori e delle merci assicurate », pubblicate con l'Ordine di Servizio n. 97-1917, alla Cassa compartimentale di Bologna e con la periodicità indicata alla lettera *C* dell'elenco di cui all'Ordine di Servizio n. 184-1913, cioè ogni due giorni dispari ed ultimo del mese.

XII. — CARTE DI LIBERA CIRCOLAZIONE.

I portatori di carte di libera circolazione (serie *A* e *At*) valide per le linee del Compartimento di Bologna hanno facoltà di percorrere anche i tratti Russi-Faenza e Granarolo-Lugo.

Per le aggiunte e le modificazioni da apportarsi ai prontuari delle distanze chilometriche e alle pubblicazioni in uso vedasi l'allegato *A* al presente Ordine di Servizio.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 5, 8 e 22.

Allegato **A** *all'ordine di servizio N.* **119–1921**.

Nella « Prefazione generale all'orario generale di servizio » (edizione Marzo 1921) devesi :

— a pagina 10 fra i nomi di Costigliole Saluzzo e Cotrone inserire:

Cotignola	B	73

— a pagina 11 fra i nomi di Granara e Grancino (Rokitovic) inserire:

Granarolo	B	73

Nel « Prontuario generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della Rete dello Stato » (edizione giugno 1914) devesi :

— a pagina 7 alle linee del Compartimento di Bologna aggiungere:

Russi-Faenza e diramazione Granarolo-Lugo;

— a pagina 24 fra i nomi di Castigliole Saluzzo e Cotrone inserire:

Cotignola	Granarolo-Lugo	Bologna 4° Ravenna	Ravenna	81 bis	V	B	G

A	O	V	B	—	—	—	F	—	—	—

— a pagina 26, di contro al nome di Faenza aggiungere, nella colonna 5, il numero « 81 bis »;

— a pagina 30 fra i nomi di Granara e Grassano Garaguso inserire;

Granarolo	Russi-Faenza	Bologna 4° Ravenna	Ravenna	81 bis	V	B	C

A	O	V	B	—	—	—	F	—	—	S

— a pagina 33, di contro al nome di Lugo aggiungere nella colonna 5, il numero « 81 bis »;

— a pagina 51, di contro al nome di Russi aggiungere, nella colonna 5, il numero « 81 bis »;

Segue *Allegato* **A** *all'ordine di servizio N.* 119–1921.

— a pagina 87 riportare la seguente tabella:

(81 bis) RUSSI-FAENZA e diramazione GRANAROLO-LUGO

Russi				
9	Granarolo			
18	9	**Faenza**		
12	4	13	Cotignola	
16 11 *	8	17	5	**Lugo**

* Distanza computata per la via di Bagnacavallo.

Nella carta delle Ferrovie dello Stato tracciare la nuova linea Russi-Faenza con l'indicazione del nome della stazione di Granarolo e la diramazione Granarolo-Lugo con l'indicazione del nome di Cotignola;

— nell'indice grafico tracciare pure la linea e la diramazione con l'indicazione del numero « 81 bis »;

Nel prontuario delle distanze chilometriche da valere per la tassazione dei trasporti in servizio diretto ferroviario-marittimo (edizione 17 febbraio 1916):

— a pagina 22, fra i nomi di Costigliole Saluzzo e Cotrone inserire:

Cotignola	Faenza-Firenze-Asciano	444	Faenza-Castellamare Ad.-Isernia	*641*	444	*641*

— a pagina 27 fra i nomi di Granara e Grassano Garaguso inserire:

Granarolo	Faenza-Firenze-Asciano	440	Faenza-Castellamare Ad.-Isernia	*637*	440	*637*

— alle pagine 6, 7, 8, 20, 21, 27, 30, 31, 32, 33, 45, 46, 49, 50, 33, 55 e 65, di contro ai nomi delle stazioni, di cui al seguente prospetto, modificare

Segue *Allegato* A *all'ordine di servizio N*. 119-1921.

secondo quanto appresso, le attuali indicazioni esposte per il transito marittimo di *Civitavecchia*:

Alfonsine	Ravenna–Russi–Firenze–Asciano .	484	484
Argenta	Cotignola–Firenze–Asciano	476	476
Bagnacavallo	Lugo–Cotignola–Firenze–Asciano .	453	453
Classe	Russi–Firenze–Asciano	471	471
Conselice	Cotignola–Firenze–Asciano	464	464
Glorie	Ravenna–Russi–Firenze–Asciano .	480	480
Godo	Granarolo–Firenze–Asciano	453	453
Lavezzola	Cotignola–Firenze–Asciano	471	471
Lugo	» » »	448	448
Massalombarda	» » »	457	457
Mezzano	Ravenna–Russi–Firenze–Asciano .	477	477
Portomaggiore	Cotignola–Firenze–Asciano	488	488
Ravenna	Russi–Firenze–Asciano	481	481
Russi	Granarolo–Firenze–Asciano	449	449
S. Agata sul Santerno .	Cotignola–Firenze–Asciano	459	459
S. Biagio	» » »	475	475
S. Patrizio	» » »	462	462
Savio	Russi–Firenze–Asciano	480	480
Voltana	Lavezzola–Cotignola–Firenze–Asc.	476	476

Nell'elenco delle stazioni ecc. che partecipano alle tariffe speciali n. 1 e 2 G. V. in servizio cumulativo ferroviario-marittimo (edizione 1° maggio 1915) devesi:

— a pagina 16 fra i nomi di Costigliole Saluzzo e Cotrone inserire:

Cotignola	3	2	2	3	3	3	2

— a pagina 19 dopo il nome di Granara inserire:

Granarolo	3	2	2	3	3	3	2

Segue *Allegato* **A** *all'ordine di servizio N* 119-1921.

Nel « Prontuario delle distanze chilometriche dalle stazioni della rete delle Ferrovie dello Stato a quelle di Montebelluna e Cervignano ed ai vecchi transiti di Peri, Primolano, Pontebba e Cormons, devesi:

— a pagina 13, fra i nomi di Costigliole Saluzzo e Cotrone inserire:

Cotignola	193	223	224	347	309	277

— a pagina 17 fra i nomi di Granara e Grassano Garaguso inserire:

Granarolo	196	221	227	350	31	280

— inoltre devono essere modificate come dall'allegato E le distanze esposte per le stazioni indicate nell'allegato stesso.

Nell'indice dei prontuari manoscritti delle distanze chilometriche in uso nelle stazioni e negli Uffici di Controllo si dovrà:

— fra i nomi di Costigliole Saluzzo e Cotrone inserire:

Cotignola	85	35

— fra i nomi di Granara e Grancino inserire:

Granarolo	85	34

— nell'elenco numerico delle stazioni che servono a determinare la via più breve sulla quale è stabilita la distanza, trascrivere:

245	Cotignola
246	Granarolo
247	Russi

nell'interno dei prontuari stessi:

a pagina 85, nella terza colonna si dovrà trascrivere la denominazione della linea « Russi-Faenza » e diramazione « Granarolo-Lugo » e i nomi delle nuove stazioni di contro ai numeri progressivi in appresso indicati:

Segue *Allegato* A *all'ordine di servizio N.* 119–1921.

Russi-Faenza e diramazione Granarolo Lugo.

34	Granarolo
35	Cotignola

Di contro poi al nome delle suddette stazioni si dovranno indicare le relative distanze, che dovranno essere formate, aggiungendo a quelle risultanti per le stazioni di Faenza, Lugo e Russi (rispettivamente a pag. 50-22, 48-14 e 48-16) le altre di cui al prospetto seguente, e scegliendo la distanza che dal confronto risulterà minore:

	Faenza	Lugo	Russi
	—	—	—
Granarolo	9	8	9
Cotignola	13	5	12

L'istradamento da esporsi sarà quello stesso indicato per la stazione che avrà servito di base per la formazione della distanza, seguito rispettivamente dal n. 69 (corrispondente al transito di Faenza), dal n. 87 (corrispondente al transito di Lugo) o dal n. 247 (corrispondente al nuovo transito di Russi).

Siccome, poi, tutti i trasporti debbono essere istradati sulla nuova linea e diramazione tutte le volte che questa determina la via più breve, così sono riportate nel prospetto allegato *B* le relazioni che hanno risentito una diminuzione di percorso per effetto del transito sulla linea Russi-Faenza con l'istradamento e la distanza già computata; mentre invece si indicano nel prospetto C le stazioni che possono risentire una diminuzione per le relazioni riguardanti le altre stazioni esposte nel prospetto allegato *D*, e viceversa per effetto del transito sulla diramazione Lugo-Granarolo.

Il prospetto allegato C comprende quindi i nomi delle stazioni che per Faenza hanno la via più breve determinata dalla nuova diramazione Lugo-Granarolo con l'indicazione della distanza e dell'istradamento per Faenza; ed il prospetto allegato D comprende i nomi delle stazioni che per Lugo hanno pure la via più breve determinata dalla predetta nuova diramazione con l'indicazione della distanza e dell'istradamento per Lugo.

Pertanto, la distanza, ad esempio, dalla stazione di Padova, compresa nel prospetto *C* alla stazione di Civitavecchia, compresa nel prospetto *D*, sarà da formarsi sommando la distanza da Padova a Lugo, da rilevarsi nei prontuari in uso nella stazione di Padova, con la distanza risultante nel prospetto allegato *D* di contro al nome di Civitavecchia.

Viceversa la distanza da Civitavecchia, compresa nel prospetto *D*, a Padova, compresa nel prospetto *C*, sarà da formarsi sommando la distanza da Civitavecchia a Faenza, da rilevarsi nel prontuario in uso nella stazione di

Segue *Allegato* **A** *all'ordine di servizio N.* 119-1921.

Civitavecchia, con quella risultante di contro al nome di Padova nel prospetto allegato *C*.

Le nuove distanze così formate dovranno sostituire quelle indicate nei prontuari in uso ogni qualvolta risultino minori di quest'ultime.

Nei casi di modificazione alla distanza, il nuovo istradamento sarà dato dall'unione di quello indicato nei prontuari in uso per Lugo o per Faenza, come sopra si è visto, seguito da quello esposto di contro al nome della stazione nei prospetti *C* e *D*.

Per facilitare la ricerca delle stazioni comprese nei diversi prospetti, si sono riportati nei prospetti *B*I, *C*I, *D*I, i nomi delle stazioni compresi rispettivamente in quelli *B*, *C* e *D* disponendo i nomi stessi per ordine alfabetico.

Allegato B all'Ordine di servizio N. 119-1921.

N. della pagina	N. progressivo	STAZIONI	ISTRADAMENTI	DISTANZE ED ISTRADAMENTI da queste stazioni a quelle sotto indicate									
				Alfonsine	Glorie	Mezzano	Ravenna	Classe	Savio	Cervia	Cesenatico	Bellaria	Godo
		Genova-Pisa.											
33	4	Genova P. B.	247-246-69-72-117	—	392	380	378	383	392	400	407	415	365
»	6	Sturla	»	—	388	385	374	379	388	396	403	411	361
»	7	Quarto dei Mille	»	—	387	384	373	378	387	395	402	410	360
»	8	Quinto al Mare	»	—	385	382	371	376	385	393	400	408	358
»	9	Via Cattaneo (C. C.)	»	—	383	380	369	374	383	391	398	406	356
»	10	Nervi	»	—	383	380	369	374	383	391	398	406	356
»	11	S. Ilario Ligure	»	—	381	378	367	372	381	389	396	404	354
»	12	Bogliasco	»	—	381	378	367	372	381	389	396	404	354
»	13	Pontetto (C. C.)	»	—	380	377	366	371	380	388	395	403	353
»	14	Pieve di Sori	»	—	380	377	366	371	380	388	395	403	353
»	15	Sori	»	—	378	375	364	369	378	386	393	401	351
»	16	Mulinetti (C. C.)	»	—	375	372	361	366	375	383	390	398	348
»	17	Recco	»	—	374	371	360	365	374	382	389	397	347
»	18	Priaro (C. C.)	»	—	372	369	358	363	372	380	387	395	345
»	19	Camogli	»	—	372	369	358	363	372	380	387	395	345
»	20	S. Lorenzo (C. C.)	»	—	368	365	354	359	368	376	383	391	341
»	21	S. Margherita L.	»	—	367	364	353	358	367	375	382	390	240

	22	S. Michele di Pagano (C. C.)	247-246-69-72-117	—	365	362	351	356	365	373	380	388	338
»	23	Rapallo	»	—	365	362	351	356	365	373	380	388	338
»	24	Zoagli	»	—	361	358	357	352	361	369	376	384	334
»	25	Chiavari	»	—	356	353	342	347	356	364	371	379	329
»	26	Lavagna	»	—	354	351	340	345	354	362	369	377	327
»	27	Cavi	»	—	352	349	338	343	352	360	367	375	325
»	28	Sestri Levante	»	—	349	346	335	340	349	357	364	372	322
»	29	Riva Trigoso	»	— —	(2) 345 (3) 349	(2) 342 (3) 346	(2) 331 (3) 335	(2) 336 (3) 340	345 349	(2) 353 (3) 357	(2) 360 (3) 364	(2) 368 (3) 372	(2) 318 (3) 322
»	30	Moneglia	»	—	339	336	325	330	339	347	354	362	312
»	31	Deiva	»	—	335	332	321	326	335	343	350	358	308
»	32	Framura	»	—	331	328	317	322	331	339	346	354	304
»	33	Bonassola	»	—	329	326	315	320	329	337	344	352	302
»	34	Levanto	»	—	326	323	312	317	326	334	341	349	299
»	35	Monterosso	»	—	321	318	307	312	321	329	336	344	294
»	36	Vernazza	»	—	318	315	304	309	318	326	333	341	291
34	1	Corniglia	»	—	315	312	301	306	315	323	330	338	288
»	2	Manarola	»	—	313	310	299	304	313	321	328	336	286
»	3	Riomaggiore	»	—	312	309	298	303	312	320	327	335	285
»	4	Spezia Centrale	»	—	305	302	291	296	305	313	320	328	278
»	4 bis	Spezia Valdellora	»	—	305	302	291	296	305	313	320	328	278
»	5	Spezia Porto	»	— —	305 297	302 294	291 283	296 288	305 297	313 305	320 312	328 320	278 270
»	6	Marcantona (C. C.)	»	—	301	298	287	292	301	309	316	324	274
»	7	Arcola	»	298	294	291	280	285	294	302	309	317	267
»	8	Sarzana	»	293	289	286	275	280	289	297	304	312	262
»	9	Luni	»	287	883	280	269	274	283	291	298	306	256
»	10	Avenza	»	283	279	276	265	270	279	287	294	302	252

Segue *Allegato* **B**.

N. della pagina	N. progressivo	STAZIONI	ISTRADAMENTI	DISTANZE ED ISTRADAMENTI da queste stazioni a quelle sotto indicate									
				Alfonsine	Glorie	Mezzano	Ravenna	Classe	Savio	Cervia	Cesenatico	Bellaria	Godo
34	11	Carrara	247–246–69–72–117	287	283	280	269	274	283	291	298	306	256
»	12	Massa	»	276	272	269	258	263	272	280	287	295	245
»	12 bis	Montignoso	»	273	269	266	255	260	269	277	284	292	242
»	13	Seravezza Querceta	»	269	265	262	251	256	265	273	280	288	238
»	14	Pietrasanta	»	265	261	258	247	252	261	269	276	284	234
»	15	Viareggio	»	255	251	248	237	242	251	259	266	274	224
»	16	Torre del Lago	»	250	246	243	232	237	246	254	261	269	219
»	17	Migliarino Pisano	»	242	238	235	224	229	238	246	253	261	211
		Spezia-Parma.											
34	18	Vezzano	247–246–69–72–117	—	297	294	283	288	297	305	312	320	270
		Sarzana-S. Stefano Magra.											
35	3	Ponzano Magra	247–246–69–72–117	—	294	—	—	—	294	—	—	—	267
		Viareggio-Lucca.											
35	4	Massarosa	247–246–69–72–86	247	243	240	229	234	243	251	258	266	216
»	5	Nozzano	»	241	237	234	223	228	237	245	252	260	210

		Bologna-Pistoia-Firenze.											
49	27	Vaioni	247–246–69–72	—	—	(2) 187 (3) 193	(2) 176 (3) 182	(2) 181 (3) 187	(2) 190 (3) 196	(2) 198 (3) 192	(2) 205 (3) 211	(2) 218 (3) 219	(2) 163 (3) 160
»	28	Pistoia	»	188	184	181	170	175	184	192	199	207	157
»	29	Montale Agliana	»	180	176	173	162	167	176	184	191	199	149
»	30	Prato	»	172	168	165	154	159	168	176	183	191	141
»	31	Calenzano	»	167	163	160	149	154	163	171	178	186	136
»	32	Sesto Fiorentino	»	162	158	155	144	149	158	166	173	181	131
»	33	Castello	»	159	155	152	141	146	155	163	170	178	128
»	34	Rifredi e scalo bestiame	»	157	153	150	139	144	153	161	168	176	126
»	35	Firenze S. M. N.	247–246–69	154	150	147	136	141	150	158	165	173	123
		Pistoia-Pisa.											
50	1	Pontelungo (c. c.)	247–246–69–72–118	190	186	183	172	177	186	194	201	209	159
»	2	Serravalle Pistoiese	»	194	190	187	176	181	190	198	205	213	163
»	3	Pieve Monsummano	»	200	196	193	182	187	196	204	211	219	169
»	4	Bagni di Montecatini	»	202	198	195	184	189	198	206	213	221	171
»	5	Borgo a Buggiano	»	206	202	199	188	193	202	210	217	225	175
»	6	Pescia	»	209	205	202	191	196	205	213	220	228	178
»	7	Montecarlo S. Salvatore	»	213	209	206	195	200	209	217	224	232	182
»	8	Altopascio	»	218	214	211	200	205	214	222	229	237	187
»	9	Porcari	»	223	219	216	205	210	219	227	234	242	192
»	10	Tassignano	»	(2) 227 (3) 232	(2) 223 (3) 228	(2) 220 (3) 225	(2) 209 (3) 214	(2) 214 (3) 219	(2) 223 (3) 228	(2) 231 (3) 236	(2) 238 (3) 243	(2) 246 (3) 251	(2) 196 (3) 201
»	11	Lucca	»	232	228	225	214	219	228	236	243	251	201
»	12	Montuolo	»	237	233	230	219	224	233	241	248	256	206

Segue *Allegato* **B.**

N. della pagina	N. progressivo	STAZIONI	ISTRADAMENTI	DISTANZE ED ISTRADAMENTI da queste stazioni a quelle sotto indicate									
				Alfonsine	Glorie	Mezzano	Ravenna	Classe	Savio	Cervia	Cesenatico	Bellaria	Godo
50	13	Ripafratta	247–246–69–72–118	240	236	233	222	227	236	244	251	259	209
»	14	Rigoli	»	244	240	237	226	231	240	248	155	263	213
»	15	Bagni di S. Giuliano	247-246-69-72-67-117	242	238	235	224	220	238	246	253	261	211
		Bologna-Ancona.											
50	22	Faenza	247–246	53	49	46	35	40	49	57	64	72	22
»	23	Forlì	247–246–69	68	64	61	50	55	64	72	—	—	37
»	24	Forlimpopoli Bertinoro	»	76	72	69	58	63	72	—	—	—	45
»	25	Cesena	»	87	83	80	69	74	—	—	—	—	56
»	26	Gambettola	»	—	—	—	—	—	—	—	—	—	63
»	27	Savignano di Romagna	»	—	—	—	—	—	—	—	—	—	70
»	28	S. Arcangelo di Romagna	»	—	—	—	—	—	—	—	—	—	74
		Faenza-Firenze.											
51	7	Brisighella	247–246–69	67	62	60	49	54	63	71	78	86	36
»	8	Fognano	»	70	66	63	52	57	66	74	81	89	39
»	9	S. Cassiano	»	78	74	71	60	65	74	82	89	97	47

51	10	S. Martino in Gattara	247–246–69	82	78	75	64	69	78	86	93	101	51
»	11	Marradi	»	88	84	81	70	75	84	92	99	107	57
»	12	Fantino Palazzuolo	»	93	89	86	75	80	89	97	104	112	62
»	13	Crespino	»	98	94	91	80	85	94	102	109	117	67
»	14	Fornello	»	105	101	98	87	92	101	109	116	124	74
»	15	Ronta	»	111	107	104	93	98	107	115	122	130	80
»	16	Panicaglia	»	116	112	109	98	103	112	120	127	135	85
»	17	Borgo S. Lorenzo	»	120	116	113	102	107	116	124	131	139	89
»	18	S. Piero a Sieve	»	125	121	118	107	112	121	129	136	144	94
»	19	Vaglia	»	132	128	125	114	119	128	136	143	151	101
»	20	Montorsoli	»	140	136	133	122	127	136	144	151	159	109
»	21	Caldine	»	(2) 146 (3) 157	(2) 142 (3) 153	(2) 139 (3) 150	(2) 128 (3) 139	(2) 133 (3) 144	(2) 142 (3) 153	(2) 150 (3) 161	(2) 157 (3) 168	(2) 165 (3) 176	(2) 115 (3) 126
		Borgo S. Lorenzo-Pontassieve.											
51	22	Vicchio	247–246–69–209	128	124	121	110	115	124	132	139	147	97
»	23	Dicomano	»	135	131	128	117	122	131	139	146	154	104
»	24	Contea Londa	»	139	135	132	121	126	135	143	150	158	108
»	25	Rufina	»	146	142	139	128	133	142	150	157	165	115
		Firenze-Empoli-Pisa-Livorno.											
51	26	Firenze P.P.	247–246–69	157	153	150	139	144	153	161	168	176	126
»	27	S. Donnino	247–246–69–72	164	160	157	146	151	160	168	175	183	133
»	28	Signa	»	168	164	161	150	155	164	172	179	187	137
»	29	Carmignano	»	171	167	164	153	158	167	175	132	190	140

Segue *Allegato* **B.**

N. della pagina	N. progressivo	STAZIONI	ISTRADAMENTI	DISTANZE ED ISTRADAMENTI da queste stazioni a quelle sotto indicate									
				Alfonsine	Glorie	Mezzano	Ravenna	Classe	Savio	Cervia	Cesenatico	Bellaria	Godo
51	30	Montelupo	247-246-69-72	180	176	173	162	167	176	184	191	199	149
»	31	Empoli	»	186	182	179	168	173	182	190	197	205	155
»	32	S. Miniato Fucecchio	»	195	191	188	177	182	191	199	206	214	164
»	33	S. Romano M.	»	201	197	194	183	188	197	205	212	220	170
»	34	La Rotta	»	209	205	202	191	196	205	213	220	228	178
»	35	Pontedera	»	213	209	206	195	200	209	217	224	232	182
»	36	Cascina	»	220	216	213	202	207	216	224	231	239	189
52	1	S. Frediano a Settimo	»	223	219	216	205	210	219	227	234	242	192
»	2	Navacchio	»	225	221	218	207	212	221	229	236	244	194
»	3	Pisa Centrale	»	233	229	226	215	220	229	237	244	252	202
»	4	Pisa Porta Nuova	»	(4) 233	(4) 229	(4) 226	(4) 215	(4) 220	(4) 229	(4) 237	(4) 244	(4) 252	(4) 202
»	5	Pisa Porta Fiorentina	»	(4) 233	(4) 229	(4) 226	(4) 215	(4) 220	(4) 229	(4) 237	(4) 244	(4) 252	(4) 202
»	6	Tombolo	247-246-69-72-117	242	238	235	224	229	238	246	253	261	211
»	7	Livorno S. Marco	»	(4) 251 (5) 253	(4) 247 (5) 249	(4) 244 (5) 246	(4) 233 (5) 235	(4) 238 (5) 240	(4) 247 (5) 249	(4) 255 (5) 257	(4) 262 (5) 264	(4) 270 (5) 272	(4) 220 (5) 222
»	8	Livorno Torretta	»	(4) 251	(4) 247	(4) 244	(4) 233	(4) 238	(4) 247	(4) 255	(4) 262	(4) 270	(4) 220
»	9	Livorno Marittima	»	(4) 253	(4) 249	(4) 246	(4) 235	(4) 240	(4) 249	(4) 257	(4) 264	(4) 272	(4) 222

		Firenze-Chiusi-Roma.											
52	10	Firenze Campo di Marte	247–246–69–72	159	155	152	141	146	155	163	170	178	128
»	11	Compiobbi	247–246–69–204	161	157	154	143	148	157	165	172	180	130
»	12	Sieci	»	168	154	151	140	145	154	162	169	177	127
»	13	Pontassieve	»	153	149	146	135	140	149	157	164	172	122
»	14	S. Ellero	»	159	155	152	141	146	155	163	170	178	128
»	15	Rignano sull'Arno	»	162	158	155	144	149	158	166	173	181	131
»	16	Incisa Valdarno	»	169	165	162	151	156	165	178	180	188	138
»	17	Figline	»	174	170	167	156	161	170	178	185	193	143
»	18	S. Giovanni Valdarno	»	181	177	174	163	168	177	185	192	200	150
»	19	Montevarchi	»	187	183	180	169	174	183	191	198	206	156
»	20	Bucine	»	194	190	187	176	181	190	198	205	213	163
»	21	Laterina	»	199	195	192	181	186	195	203	210	218	168
»	22	Ponticino	»	204	200	197	186	191	200	208	215	223	173
»	23	Indicatore	»	214	210	207	196	201	210	218	225	233	183
»	24	Arezzo	»	221	217	214	203	208	217	225	232	240	190
»	25	Frassineto	»	233	229	226	215	220	229	237	244	252	202
»	26	Castiglione Fiorentino	»	238	234	231	220	225	234	242	249	257	207
»	27	Cortona	»	249	245	242	231	236	245	253	260	268	218
»	28	Terontola	»	255	251	248	237	242	251	259	266	274	224
»	29	Castiglion del Lago	»	266	262	259	248	253	262	270	277	285	235
»	30	Panicale	»	272	268	265	254	259	268	276	283	291	241
»	31	Chiusi Bagni di Chianciano	»	284	280	277	266	271	280	288	295	303	253
»	32	Città della Pieve	»	292	288	285	274	279	288	296	303	311	261
»	33	Ficulle	»	301	297	294	283	288	297	305	312	320	270

Segue *Allegato* **B.**

N. della pagina	N. progressivo	STAZIONI	ISTRADAMENTI	DISTANZE ED ISTRADAMENTI da queste stazioni a quelle sotto indicate									
				Alfonsine	Glorie	Mezzano	Ravenna	Classe	Savio	Cervia	Cesenatico	Bellaria	Godo
52	34	Allerona	247-246-69-204	313	309	306	295	300	309	317	324	332	282
»	35	Orvieto	»	324	320	317	306	311	320	328	335	343	293
»	36	Baschi	»	331	327	324	313	318	327	335	342	—	300
53	1	Castiglione in Teverina	»	336	332	329	318	323	332	340	—	—	305
»	2	Alviano	»	343	339	336	325	330	—	—	—	—	312
»	3	Attigliano	»	352	348	345	334	339	—	—	—	—	321
»	4	Bassano in Teverina	»	357	353	350	339	—	—	—	—	—	326
»	5	Orte	»	—	—	—	—	—	—	—	—	—	335
»	6	Gallese	»	—	—	—	—	—	—	—	—	—	344
»	7	Civita Castellana Magliano	»	—	—	—	—	—	—	—	—	—	348
»	8	Stimigliano	»	—	—	—	—	—	—	—	—	—	361
»	9	Poggio Mirteto	»	—	—	—	—	—	—	—	—	—	369
»	10	Fara Sabina	»	—	—	—	—	—	—	—	—	—	380
»	11	Monterotondo Mentana	»	—	—	—	—	—	—	—	—	—	392
»	12	Sette Bagni	»	—	—	—	—	—	—	—	—	—	401
»	13	Portonaccio	»	—	—	—	—	—	—	—	—	—	412

53	14	Roma S. Lorenzo	247-246-69-204	—	—	—	—	—	—	—	—	—	415
»	15	Roma Termini	»	—	—	—	—	—	—	—	—	—	418
»	16	Roma Tuscolana	»	—	—	—	—	—	—	—	—	—	422
»	17	Roma Trastevere	»	—	—	—	—	—	—	—	—	—	429
		Attigliano-Viterbo											
53	13	Sipicciano	247-246-69-204	358	354	351	340	345	—	—	—	—	327
»	19	Grotte S. Stefano	»	369	365	362	351	356	—	—	—	—	338
»	19 bis	Cellerno (c. c.)	»	373	369	366	355	360	—	—	—	—	342
»	20	Montefiascone	»	379	375	372	361	366	—	—	—	—	348
»	21	Viterbo Porta Fiorentina	»	392	388	385	374	379	—	—	—	—	361
		Empoli-Chiusi											
53	22	Ponte a Elsa	247-246-69-72-67	191	187	184	173	178	187	195	202	210	160
»	23	Granaiolo	»	196	192	189	178	183	192	200	207	215	165
»	24	Castel Fiorentino	»	202	198	195	184	189	198	206	213	221	171
»	25	Certaldo	»	211	207	204	193	198	207	215	222	230	180
»	26	Barberino di Val d'Elsa (c. c.)	»	219	215	212	201	206	215	223	230	238	188
»	27	Poggibonsi	»	223	219	216	205	210	219	227	234	242	192
»	27 bis	Staggia Senese (c. c.)	»	231	227	224	213	218	227	235	242	250	200
»	28	Castellina in Chianti	»	235	231	228	217	222	231	239	246	254	204
»	29	Siena	»	250	246	243	232	237	246	254	261	269	219
»	30	Arbia	»	258	254	251	240	245	254	262	269	277	227
»	31	Castelnuovo Berardenga	»	265	261	258	247	252	261	269	276	284	234
»	32	Asciano	»	280	276	273	262	267	276	284	291	299	249

Segue *Allegato* **B**.

N. della pagina	N. progressivo	STAZIONI	ISTRADAMENTI	DISTANZE ED ISTRADAMENTI da queste stazioni a quelle sotto indicate									
				Alfonsine	Glorie	Mezzano	Ravenna	Classe	Savio	Cervia	Cesenatico	Bellaria	Godo
53	33	Rapolano	247–246–69–72–67	287	283	280	269	274	283	291	298	306	256
»	34	Lucignano	»	299	295	292	281	286	295	303	310	318	268
»	35	Sinalunga	»	305	301	298	287	292	301	309	316	324	274
»	36	Torrita	»	311	307	304	293	298	307	315	322	330	280
54	1	Montepulciano	247-246-69-204-54	303	299	296	285	290	299	307	314	322	272
»	2	Chianciano	»	294	290	287	276	281	290	—	305	313	263
		Asciano-Montepescali.											
54	3	Montalceto (c. c.)	247–246–69–72–67	285	281	278	267	272	281	289	296	304	254
»	4	Trequanda	»	288	284	281	270	275	284	292	299	307	257
»	5	S. Giovanni d'Asso	»	293	289	286	275	280	289	297	304	312	262
»	6	Torrenieri Montalcino	»	301	297	294	283	288	297	305	312	320	270
»	7	Monte Amiata	»	314	310	307	296	301	310	318	325	333	283
»	8	S. Angelo Cinigiano	»	325	321	318	307	312	321	329	336	344	294
»	9	Monte Antico	»	332	328	325	314	319	328	336	343	351	301
»	10	Paganico Grossetano	»	340	336	333	322	327	336	344	351	359	309
»	11	Roccastrada	»	348	344	341	330	335	344	352	359	367	317
»	12	Sticciano	»	357	353	350	339	344	353	361	368	376	326

		Livorno-Vada.											
54	13	Livorno Centrale	247-246-69-72-117	253	249	246	235	240	249	257	264	272	222
»	14	Ardenza	247-246-69-72-117-198	257	253	250	239	244	253	261	268	276	226
»	15	Antignano	»	259	255	252	241	246	255	263	270	278	228
»	16	Quercianella Sonnino	»	266	262	259	248	253	262	270	277	285	235
»	17	Castiglioncello	»	273	269	266	255	260	269	277	284	292	242
»	17 *bis*	Rosignano	»	(1) 276 (3) 281	(1) 272 (3) 277	(1) 269 (3) 274	(1) 258 (3) 263	(1) 263 (3) 268	(1) 272 (3) 277	(1) 280 (3) 285	(1) 287 (3) 292	(1) 295 (3) 300	(1) 245 (3) 250
		Livorno-Colle Salvetti e Pisa-Roma.											
54	18	Stagno (c. c.)	247-246-69-72-117	252	248	245	234	239	248	256	263	271	221
»	19	Guasticce (c. c.)	247-246-69-72-117-61	255	251	248	237	242	251	259	266	274	224
»	20	Vicarello (c. c.)	247-246-69-72-117	246	242	239	228	233	242	250	257	265	215
»	21	Collo Salvetti	»	248	244	241	230	235	244	252	259	267	217
»	22	Fauglia	»	254	250	247	236	241	250	258	265	273	223
»	23	Orciano	»	260	256	253	242	247	256	264	271	279	229
»	24	S. Luce	»	268	264	261	250	255	264	272	279	287	237
»	25	Castellina Marittima	»	271	267	264	253	258	267	275	282	290	240
»	26	Vada	»	(1) 281 (4) 278	(1) 277 (4) 274	(1) 274 (4) 271	(1) 263 (4) 260	(1) 268 (4) 265	(1) 277 (4) 274	(1) 285 (4) 282	(1) 292 (4) 289	(1) 300 (4) 297	(1) 250 (4) 247
»	27	Cecina	»	(1) 287 (4) 284	(1) 283 (4) 280	(1) 280 (4) 277	(1) 269 (4) 266	(1) 274 (4) 271	(1) 283 (4) 280	(1) 291 (4) 288	(1) 298 (4) 295	(1) 306 (4) 303	(1) 256 (4) 253
»	28	Bibbona Casale	»	(1) 293 (4) 290	(1) 289 (4) 286	(1) 286 (4) 283	(1) 275 (4) 272	(1) 280 (4) 277	(1) 289 (4) 286	(1) 297 (4) 294	(1) 304 (4) 301	(1) 312 (4) 309	(1) 262 (4) 259
»	29	Bolgheri	»	(1) 295 (4) 292	(1) 291 (4) 288	(1) 288 (4) 285	(1) 277 (4) 274	(1) 282 (4) 279	(1) 291 (4) 288	(1) 299 (4) 296	(1) 306 (4) 303	(1) 314 (4) 311	(1) 264 (4) 261

Segue *Allegato* **B.**

N. della pagina	N. progressivo	STAZIONI	ISTRADAMENTI	DISTANZE ED ISTRADAMENTI da queste stazioni a quelle sotto indicate									
				Alfonsine	Glorie	Mezzano	Ravenna	Classe	Savio	Cervia	Cesenatico	Bellaria	Godo
54	30	Castagneto Carducci	247-246-69-72-117	(1) 304 (4) 301	(1) 300 (4) 297	(1) 297 (4) 294	(1) 286 (4) 283	(1) 291 (4) 288	(1) 300 (4) 297	(1) 308 (4) 305	(1) 315 (4) 312	(1) 323 (4) 320	(1) 273 (4) 270
»	31	S. Vincenzo	»	(1) 312 (4) 309	(1) 308 (4) 305	(1) 305 (4) 302	(1) 294 (4) 291	(1) 299 (4) 296	(1) 308 (4) 305	(1) 316 (4) 313	(1) 323 (4) 320	(1) 331 (4) 328	(1) 281 (4) 278
»	32	Campiglia Marittima	»	(1) 322 (4) 319	(1) 318 (4) 315	(1) 315 (4) 312	(1) 304 (4) 301	(1) 309 (4) 306	(1) 318 (4) 315	(1) 326 (4) 323	(1) 333 (4) 330	(1) 341 (4) 338	(1) 291 (4) 288
»	33	Vignale Rio Torto	»	(1) 331 (4) 328	(1) 327 (4) 324	(1) 324 (4) 321	(1) 313 (4) 310	(1) 318 (4) 315	(1) 327 (4) 324	(1) 335 (4) 332	(1) 342 (4) 339	(1) 350 (4) 347	(1) 300 (4) 297
»	34	Follonica	»	(1) 339 (4) 336	(1) 335 (4) 332	(1) 332 (4) 329	(1) 321 (4) 318	(1) 326 (4) 323	(1) 335 (4) 332	(1) 343 (4) 340	(1) 350 (4) 347	(1) 358 (4) 355	(1) 308 (4) 305
»	35	Scarlino	»	(1) 346 (4) 343	(1) 342 (4) 339	(1) 339 (4) 336	(1) 328 (4) 325	(1) 333 (4) 330	(1) 342 (4) 339	(1) 350 (4) 347	(1) 357 (4) 354	(1) 365 (4) 362	(1) 315 (4) 312
»	36	Gavorrano	»	(1) 354 (4) 351	(1) 350 (4) 347	(1) 347 (4) 344	(1) 336 (4) 333	(1) 341 (4) 338	(1) 350 (4) 347	(1) 358 (4) 355	(1) 365 (4) 362	(1) 373 (4) 370	(1) 323 (4) 320
55	1	Giuncarico	»	(1) 362 (4) 359	(1) 358 (4) 355	(1) 355 (4) 352	(1) 344 (4) 341	(1) 349 (4) 346	(1) 358 (4) 355	(1) 366 (4) 363	(1) 373 (4) 370	(1) 381 (4) 378	(1) 331 (4) 328
»	2	Montepescali	247-246-69-72-67-10	365	361	358	347	352	361	369	376	384	334
»	3	Grosseto	247-246-69-72-67-10-97	377	373	370	359	364	373	381	388	396	346
»	4	Rispescia	»	(2) 384 (3) 392	(2) 380 (3) 388	(2) 377 (3) 385	(2) 366 (3) 374	(2) 371 (3) 379	(2) 380 (3) 388	(2) 388 (3) 396	(2) 395 (3) 403	(2) 403 (3) 411	(2) 353 (3) 361
»	5	Alberese	»	392	388	385	374	379	388	396	403	411	361
»	6	Talamone	»	401	397	394	383	388	397	405	412	420	370
»	7	Albegna	»	408	404	401	390	395	404	412	419	427	377

55	8	**Orbetello**	**247-246-69-72-67-10-97**	415	411	408	397	402	411	419	426	434	384
»	9	Capalbio	»	427	423	420	409	414	423	431	438	446	396
»	10	Chiarone	»	434	430	427	416	421	430	438	445	453	403
»	10 bis	S. Agostino Maremma	»	449	445	442	431	436	445	453	(4) 460	(4) 468	(4) 418
»	11	Montalto di Castro	»	449	445	442	431	436	445	453	460	468	418
»	12	Corneto	»	464	460	457	446	451	460	468	475	483	433
»	13	Civitavecchia	»	484	480	477	466	471	480	—	—	—	453
»	14	Civitavecchia Scalo marittimo	»	484	480	477	466	471	480	—	—	—	453
»	15	Santa Marinella	»	493	489	486	475	480	—	—	—	—	462
»	16	S. Severa	»	—	—	—	—	—	—	—	—	—	472
»	17	Furbara	»	—	—	—	—	—	—	—	—	—	476
»	18	Palo Cerveteri	247-246-69-204-135	—	—	—	—	—	—	—	—	—	466
»	19	Palidoro	»	—	—	—	—	—	—	—	—	—	459
»	20	Maccarese	»	—	—	—	—	—	—	—	—	—	453
»	21	Ponte Galera	»	—	—	—	—	—	—	—	—	—	441
»	22	Magliana	»	—	—	—	—	—	—	—	—	—	433
»	23	Ostiense	»	—	—	—	—	—	—	—	—	—	426
		Cecina-Saline di Volterra.											
56	25	Riparbella	247-246-69-72-117	(1) 296 (4) 293	(1) 292 (4) 289	(1) 289 (4) 286	(1) 278 (4) 275	(1) 283 (4) 280	(1) 292 (4) 289	(1) 300 (4) 297	(1) 307 (4) 304	(1) 315 (4) 312	(1) 265 (4) 262
»	26	Casino di Terra	»	(1) 304 (4) 301	(1) 300 (4) 297	(1) 297 (4) 294	(1) 286 (4) 283	(1) 291 (4) 288	(1) 300 (4) 297	(1) 308 (4) 305	(1) 315 (4) 312	(1) 323 (4) 320	(1) 273 (4) 270
»	27	Ponte Ginori	»	(1) 310 (4) 307	(1) 306 (4) 303	(1) 303 (4) 300	(1) 292 (4) 289	(1) 297 (4) 294	(1) 306 (4) 303	(1) 314 (4) 311	(1) 321 (4) 318	(1) 329 (4) 326	(1) 279 (4) 276
»	28	Saline di Volterra	»	(1) 317 (4) 314	(1) 313 (4) 310	(1) 310 (4) 307	(1) 299 (4) 296	(1) 304 (4) 301	(1) 313 (4) 310	(1) 321 (4) 318	(1) 328 (4) 325	(1) 336 (4) 333	(1) 286 (4) 283

Segue *Allegato* **B.**

N. della pagina	N. progressivo	STAZIONI	ISTRADAMENTI	DISTANZE ED ISTRADAMENTI da queste stazioni a quelle sotto indicate									
				Alfonsine	Glorie	Mezzano	Ravenna	Classe	Savio	Cervia	Cesenatico	Bellaria	Godo
		Campiglia Marittima-Piombino.											
55	29	Poggio all'Agnello	247–246–69–72–117	(1) 327 (4) 324	(1) 323 (4) 320	(1) 320 (4) 317	(1) 309 (4) 306	(1) 314 (4) 311	(1) 323 (4) 320	(1) 331 (4) 328	(1) 338 (4) 335	(1) 346 (4) 343	(1) 296 (4) 293
»	30	Portovecchio di Piombino	»	(1) 335 (4) 332	(1) 331 (4) 328	(1) 328 (4) 325	(1) 317 (4) 314	(1) 322 (4) 319	(1) 331 (4) 328	(1) 339 (4) 336	(1) 346 (4) 343	(1) 354 (4) 351	(1) 304 (4) 301
»	31	Piombino	»	(1) 336 (4) 333	(1) 332 (4) 329	(1) 329 (4) 326	(1) 318 (4) 315	(1) 323 (4) 320	(1) 332 (4) 329	(1) 340 (4) 337	(1) 347 (4) 244	(1) 355 (4) 352	(1) 305 (4) 302
		Palo-Ladispoli.											
55	32	Ladispoli	247–246–69–204–135	—	—	—	—	—	—	—	—	—	469
		Pontegalera-Fiumicino.											
55	33	Porto (c. c.)	247–246–69–204–135	—	—	—	—	—	—	—	—	—	449
»	34	Fiumicino	»	—	—	—	—	—	—	—	—	—	452
		Terontola-Foligno.											
56	24	Tuoro	247–246–69–204–165	263	259	256	245	250	259	—	—	—	232
»	25	Passignano sul Trasimeno	»	267	263	260	249	254	263	271	—	—	236

56	26	Magione	247–246–69–204–165	277	273	270	259	264	273	281	—	—	246
»	27	Ellera Corciano	»	288	284	281	270	275	284	—	—	—	257
»	28	Perugia	»	298	294	291	280	285	—	—	—	—	267
»	29	Ponte S. Giovanni	»	309	—	302	—	—	—	—	—	—	278
		Roma-Sulmona.											
60	15	Roma Porta Maggiore	247–246–69–204	—	—	—	—	—	—	—	—	—	418
»	15 bis	Prenestina	247–246–69–204–135	—	—	—	—	—	—	—	—	—	(8) 427
»	16	Cervara di Roma	»	—	—	—	—	—	—	—	—	—	427
»	17	Salone	»	—	—	—	—	—	—	—	—	—	430
»	18	Lunghezza	»	—	—	—	—	—	—	—	—	—	433
»	19	Bagni	»	—	—	—	—	—	—	—	—	—	439
»	20	Montecelio S. Angelo	»	—	—	—	—	—	—	—	—	—	444
»	21	Palombara Marcellina	»	—	—	—	—	—	—	—	—	—	452
»	22	Tivoli	»	—	—	—	—	—	—	—	—	—	458
»	23	S. Polo dei Cavalieri (c. c.)	»	—	—	—	—	—	—	—	—	—	462
»	24	Castel Madama	»	—	—	—	—	—	—	—	—	—	466
»	25	Vicovaro	»	—	—	—	—	—	—	—	—	—	469
»	26	Mandela Sambuci	»	—	—	—	—	—	—	—	—	—	472
»	27	Cineto Romano	»	—	—	—	—	—	—	—	—	—	476
»	28	Roviano	»	—	—	—	—	—	—	—	—	—	480
		Ciampino-Velletri-Segni-Paliano.											
62	7	Frattocchie (c. c.)	»	—	—	—	—	—	—	—	—	—	434
»	8	Pavona	»	—	—	—	—	—	—	—	—	—	(2) 442 (3) 447

Segue *Allegato* **B.**

N. della pagina	N. progressivo	STAZIONI	ISTRADAMENTI	DISTANZE ED ISTRADAMENTI da queste stazioni a quelle sotto indicate									
				Alfonsine	Glorie	Mezzano	Ravenna	Classe	Savio	Cervia	Cesenatico	Bellaria	Godo
62	9	Cecchina	247-246-69-204-135	—	—	—	—	—	—	—	—	—	447
»	10	Lanuvio	»	—	—	—	—	—	—	—	—	—	451
»	11	Velletri	»	—	—	—	—	—	—	—	—	—	460
»	12	Lariano	»	—	—	—	—	—	—	—	—	—	467
»	12	Artena Valmontone	»	—	—	—	—	—	—	—	—	—	475
		Roma-Napoli.											
62	14	Ciampino	247-246-69-204-135	—	—	—	—	—	—	—	—	—	432
»	15	Monte Compatri Colonna	»	—	—	—	—	—	—	—	—	—	444
»	16	Zagarolo	»	—	—	—	—	—	—	—	—	—	453
»	17	Palestrina	»	—	—	—	—	—	—	—	—	—	455
»	18	Labico	»	—	—	—	—	—	—	—	—	—	461
»	19	Valmontone	»	—	—	—	—	—	—	—	—	—	464
»	20	Segni Paliano	»	—	—	—	—	—	—	—	—	—	472
»	21	Anagni	»	—	—	—	—	—	—	—	—	—	481

62	22	Scurgola	247-246-69-204-135	—	—	—	—	—	—	—	—	—	486
»	23	Morolo	»	—	—	—	—	—	—	—	—	—	491
»	24	Ferentino Supino	»	—	—	—	—	—	—	—	—	—	496
»	25	Frosinone Alatri Fiuggi	»	—	—	—	—	—	—	—	—	—	504
»	26	Ceccano	»	—	—	—	—	—	—	—	—	—	510
»	27	Castro Pofi Vallecorsa	»	—	—	—	—	—	—	—	—	—	519
		Velletri-Terracina.											
63	16	Giulianello Roccamassima	247-246-69-204-135	—	—	—	—	—	—	—	—	—	471
»	17	Cori	»	—	—	—	—	—	—	—	—	—	477
»	18	Cisterna	»	—	—	—	—	—	—	—	—	—	479
»	19	Norma Ninfa	»	—	—	—	—	—	—	—	—	—	488
»	20	Sermoneta Bassiano	»	—	—	—	—	—	—	—	—	—	491
»	21	Sezze Romano	»	—	—	—	—	—	—	—	—	—	502
»	22	Piperno	»	—	—	—	—	—	—	—	—	—	516
»	23	Sonnino	»	—	—	—	—	—	—	—	—	—	521
»	24	Frasso (c. c.)	»	—	—	—	—	—	—	—	—	—	529
»	25	Terracina	»	—	—	—	—	—	—	—	—	—	540
		Roma-Ronciglione-Viterbo.											
85	1	Roma S. Pietro	247-246-69-204-221	—	—	—	—	—	—	—	—	—	433
»	2	S. Onofrio	247-246-69-204-12	—	—	—	—	—	—	—	—	—	438
»	3	La Storta Formello	»	460	456	453	442	—	—	—	—	—	429

Segue *Allegato* **B.**

N. della pagina	N. progressivo	STAZIONI	ISTRADAMENTI	DISTANZE ED ISTRADAMENTI da queste stazioni a quelle sotto indicate									
				Alfonsine	Glorie	Mezzano	Ravenna	Classe	Savio	Cervia	Cesenatico	Bellaria	Godo
85	4	Cesano	247-246-69-204-12	452	448	445	434	439	—	—	—	—	421
»	5	Anguillara	»	449	445	442	431	436	—	—	—	—	418
»	6	Crocicchie	»	443	439	436	425	430	—	—	—	—	412
»	7	Vigna di Valle (c. c.)	»	440	436	433	422	427	—	—	—	—	409
»	8	Bracciano	»	435	431	428	417	422	—	—	—	—	404
»	9	Manziana Canale Monterano	»	431	427	424	413	418	—	—	—	—	400
»	10	Oriolo Veiano	»	426	422	419	408	413	—	—	—	—	395
»	11	Bassano di Sutri	»	420	416	413	402	407	—	—	—	—	389
»	12	Capranica di Sutri	»	417	413	410	399	404	—	—	—	—	386
»	13	Madonna del Piano (c. c.)	»	420	416	413	402	407	—	—	—	—	389
»	14	Ronciglione	»	425	421	418	407	412	—	—	—	—	394
»	15	Barbarano Romano	»	411	407	404	393	398	—	—	—	—	380
»	16	Vetralla	»	406	402	399	388	393	—	—	—	—	375
»	17	Tre Croci (c. c.)	»	403	399	396	385	390	—	—	—	—	372
»	18	S. Martino al Cimino	»	397	393	390	379	384	—	—	—	—	366
»	19	Viterbo Porta Romana	»	393	389	386	375	380	—	—	—	—	362

		Roma-Albano-Nettuno.											
85	20	Capannelle	247-246-69-204-135	—	—	—	—	—	—	—	—	—	420
»	21	Marino Laziale	»	—	—	—	—	—	—	—	—	—	442
»	21 *bis*	Villini (c. c.)	»	—	—	—	—	—	—	—	—	—	443
»	22	Castel Gandolfo	»	—	—	—	—	—	—	—	—	—	445
»	23	Albano Laziale	»	—	—	—	—	—	—	—	—	—	448
»	24	Carroceto	247-246-69-204-135	—	—	—	—	—	—	—	—	—	(1) 459 (4) 460
»	25	Campo di Carne (raddoppio)	»	—	—	—	—	—	—	—	—	—	(4) 464
»	26	Padiglione (raddoppio)	»	—	—	—	—	—	—	—	—	—	(4) 477
»	27	Anzio	»	—	—	—	—	—	—	—	—	—	(1) 476 (4) 477
»	28	Nettuno	»	—	—	—	—	—	—	—	—	—	(1) 479 (4) 480
		Direttissima Roma-Napoli (Tronco Roma-Carano).											
86	1	Torricola	247-246-69-204-135	—	—	—	—	—	—	—	—	—	(1) 431
»	2	Santa Palomba	»	—	—	—	—	—	—	—	—	—	(1) 442
»	3	Carano	»	—	—	—	—	—	—	—	—	—	(1) 452

(1) **Distanza** valevole per i trasporti viaggiatori.
(2) **Distanza** effettiva.
(3) **Distanza** virtuale.
(4) **Distanza** valevole per i trasporti merci.
(5) **Distanza** valevole per i trasporti in provenienza o in destinazione del Magazzino ferroviario dei Navicelli.

Allegato **B**[1] *all'ordine di servizio N.* 119-1921.

Albano Laziale
Albegna
Alberese
Alberona
Altopascio
Alviano
Anagni
Anguillara
Antignano
Anzio
Arbia
Arcola
Ardenza
Arezzo
Arsoli
Artena Valmontone
Asciano
Assisi
Attigliano
Avenza

Bagni
Bagni di Montecatini
Bagni di S. Giuliano
Barbarano Romano
Barberino di Val d'Elsa (c. c.)
Baschi
Bassano di Sutri
Bassano in Teverina
Bastia
Bibbona Casale
Bogliasco
Bolgheri
Bonassola
Borgo a Buggiano
Borgo S. Lorenzo
Bracciano
Brisighella
Bucine
Caldine

Calenzano
Camogli
Campiglia Marittima
Campo di Carne (raddoppio)
Capalbio
Capannelle
Capranica Sutri
Carano
Carmignano
Carrara
Carroceto
Cascina
Casino di Terra
Castagneto Carducci
Castel Fiorentino
Castel Gandolfo
Castellina in Chianti
Castellina Marittima
Castello
Castel Madama
Castelnuovo Berardenga
Castiglioncello
Castiglion del Lago

Segue *Allegato* **B**[1]

Castiglione in Teverina
Castiglion Fiorentino
Castro Pofi Vallecorsa
Cavi
Ceccano
Cecchina
Cecina
Celleno (c. c.)
Ceprano
Certaldo
Cervara diRoma
Cesano
Cesena
Chianciano
Chiarone
Chiavari
Chiusi Bagni di Chianciano
Ciampino
Cineto Romano
Cisterna
Città della Pieve
Civita Castellana Magliano
Civitavecchia
Colle Salvetti
Compiobbi
Contea Londa
Cori
Corneto
Corniglia
Cortona
Crespino
Crocicchie

Deiva
Dicomano
Ellera Corciano
Empoli
Faenza
Fantino Palazzuolo
Fara Sabina
Fauglia
Ferentino Supino
Ficulle
Figline
Firenze Campo di Marte
Firenze Porta al Prato
Firenze S. M. Novella
Fiumicino
Fognano
Follonica
Forlì
Forlimpopoli Bertinoro
Fornello
Framura
Frascati
Frassineto
Frasso (c. c.)
Frattocchie (c. c.)
Frosinone - Alatri - Fiuggi
Furbara
Galleria di Ciampino (c. c.)
Gallese
Gambettola
Gavorrano

Segue *Allegato* **B**[1]

Genova Piazza Brignole
Giulianello Roccamassima
Giuncarico
Granaiolo
Grosseto
Grotte S. Stefano
Guasticce (c. c.)

Incisa
Indicatore
Isoletta
Labico
Ladispoli
Lanuvio
Lariano
La Rotta
La Storta Formello
Laterina
Lavagna
Levanto
Livorno Centrale
Livorno Marittima
Livorno S. Marco
Livorno Torretta
Lucca
Lucignano
Lunghezza
Luni

Maccarese
Madonna del Piano (c. c.)
Magione
Magliana

Manarola
Mandela Sambuci
Manziana Canale Monterano
Marcantone (c. c.)
Marino Laziale
Marradi
Massa
Massarosa
Migliarino Pisano
Moneglia
Montalceto (c. c.)
Montale Agliana
Montalto di Castro
Monte Amiata
Monte Antico
Montecarlo S. Salvatore
Montecchio S. Angelo
Montecompatri - Colonna
Montefiascone
Montelupo
Montepulciano
Monterosso
Monterotondo Mentana
Montevarchi
Montignoso
Montorsoli
Montuolo
Morolo
Mulinetti

Navacchio
Nera Montoro

Segue *Allegato* **B**[1]

Nervi
Nettuno
Norma Ninfa
Nozzano

Orbetello
Orciano
Oriolo Veiano
Orte
Orvieto
Ostiense

Padiglione (raddoppio)
Paganico Grossetano
Palestrina
Palidoro
Palo Cerveteri
Palombara Marcellina
Panigaglia
Panicale
Passignano sul Trasimeno
Pavona
Perugia
Pescia
Pietrasanta
Pieve di Sori
Pieve Monsummano
Piombino
Piperno
Pisa Centrale
Pisa Porta Fiorentina
Pisa Porta Nuova
Pistoia
Pofi Castro

Poggibonsi
Poggio all'Agnello
Poggio Mirteto
Pontassieve
Ponte a Elsa
Pontedera
Ponte Galera
Ponte Ginori
Pontelungo (c. c.)
Ponte S. Giovanni
Pontetto (c. c.)
Ponticino
Ponzano Magra
Porcari
Porto (c. c.)
Portonaccio
Porto Vecchio di Piombino
Prato
Prenestina
Priaro (c. c.)

Quarto dei Mille
Quercianella Sonnino
Quinto al Mare

Rapallo
Rapolano
Recco
Rifredi e Scalo bestiame
Rignano sull'Arno
Rigoli
Riomaggiore
Ripafratta

Segue *Allegato* **B**[1]

Riparbella
Rispescia
Riva Trigoso
Roccastrada
Roma Porta Maggiore
Roma S. Lorenzo
Roma S. Pietro
Roma Termini
Roma Trastevere
Roma Tuscolana
Ronciglione
Ronta
Rosignano
Roviano
Rufina

S. Agostino Maremma
S. Angelo Cinigiano
S. Arcangelo di Romagna
S. Cassiano
S. Donnino
S. Ellero
S. Frediano a Settimo
S. Giovanni d'Asso
S. Giovanni Valdarno
S. Ilario Ligure (c. c.)
S. Lorenzo (c. c.)
S. Margherita Ligure
S. Marinella
S. Martino al Cimino
S. Martino in Gattara
S. Michele di Pagano (c. c.)
S. Miniato Fucecchio
S. Onofrio
S. Piero a Sieve
S. Polo dei Cavalieri (c. c.)
S. Romano Montopoli
S. Severo
S. Vincenzo
Saline di Volterra
Salone
Santa Luce
Santa Palomba
Sarzana
Savignano di Romagna
Scarlino
Scurcola Marsicana
Segni Paliano
Seravezza Querceta
Sermoneta Bassiano
Serravalle Pistoiese
Sesto Fiorentino
Sestri Levante
Sette Bagni
Sezze Romano
Sieci
Siena
Signa
Sinalunga
Sipicciano
Sonnino
Sori
Spezia C.
Spezia Porto

Segue *Allegato* **B**[1]

Spezia Valdellora
Staggia Senese (c. c.)
Stagno (c. c.)
Sticciano
Stimigliano
Sturla

Tassignano
Terontola
Terracina
Tivoli
Tombolo
Torre del Lago
Torrenieri Montalcino
Torricola
Torrita
Tre Croci (c. c.)
Trequanda (c. c.)
Tuoro

Vada
Vaglia
Vaioni
Valmontone
Velletri
Vernazza
Vetralla
Vezzano
Via Cattaneo (c. c.)
Viareggio
Vicarello (c. c.)
Vicchio
Vicovaro
Vigna di Valle (c. c.)
Vignale Riotorto
Villini (c. c.)
Viterbo Porta Fiorentina
Viterbo Porta Romana

Zagarolo
Zoagli

Allegato **C** *all'ordine di servizio N.* 119-1921.

Distanze ed istradamenti dalla stazione di Faenza a quelle sottoindicate.

Numero della pagina	Numero progressivo	STAZIONI	Istradamenti	Distanze chilom.
		Milano - Verona - Venezia		
40	21	Montebello	245-87-110	204
»	22	Tavernelle	»	195
»	23	Vicenza	»	188
»	24	Lerino	»	180
»	25	Poiana di Granfion	»	172
»	26	Mestrino	»	167
»	27	Padova	245-87	157
»	28	Ponte di Brenta	245-87-110	(1) 163 (2) 173
»	29	Barbariga	»	169
»	30	Dolo	»	173
»	31	Marano	»	177
»	32	Mestre	»	186
»	33	Venezia S. Lucia	»	194
»	34	Venezia Marittima	»	194
»	35	Venezia S. Basilio	»	194
		Mantova - Legnago - Monselice		
41	23	Montagnana	245-87-138-96	160
»	24	Saletto	»	154
»	25	Ospedaletto Euganeo	»	148
»	26	Este	»	144
		Bologna - Padova		
41	33	Ferrara	245-82	81
»	34	Pontelagoscuro	»	86

(1) Distanza effettiva.
(2) Distanza virtuale.

Segue *Allegato* **C.**

Numero della pagina	Numero progressivo	STAZIONI	Istradamenti	Distanze chilom.
41	35	S. Maria Maddalena	245–82	88
»	36	Paviole	»	93
42	1	Polesella	»	100
»	2	Arquà	»	106
»	3	Rovigo	»	114
»	4	Stanghella	»	121
»	5	S. Elena Este	»	129
»	6	Monselice	»	135
»	7	Battaglia	»	140
»	8	Montegrotto	»	144
»	9	Abano	»	148
»	9 *bis*	Padova Campo di Marte	»	155
		Padova - Bassano		
42	10	Vigodarzere	245–82–110	162
»	11	Campodarsego	»	168
»	12	S. Giorgio delle Pertiche	»	172
»	13	Camposampiero	»	176
»	14	Villa del Conte	»	183
»	15	Rossano Veneto	245–82–110–57	197
»	16	Rosà	»	199
»	17	Bassano	»	205
		Vicenza - Cittadella - Treviso		
42	18	Lisiera	245–82–110–182	196
»	19	S. Pietro in Gu	245–82–110–57	201
»	20	Carmignano di Brenta	»	197
»	21	Fontaniva	»	194
»	22	Cittadella	245–82–110	190
»	23	S. Martino di Lupari	245–82–110–196	195

Segue *Allegato* **C.**

Numero della pagina	Numero progressivo	STAZIONI	Istradamenti	Distanze chilom.
42	24	Castelfranco Veneto	245–82–110	188
»	25	Albaredo	245–82–110–196	195
»	26	Istrana	»	202
»	27	Paese	»	206
		Mestre - Primolano Transito		
42	28	Maerne di Martellago	245–87–110–92	194
»	29	Salzano Robegano (c. c.)	»	198
»	30	Noale Scorzè	»	201
»	31	Piombino Dese	245–87–110–196	197
»	32	Resana (c. c.)	»	193
»	33	Castello di Godego	»	194
»	34	Cassola	»	202
»	35	Solagna	245–87–110–57–201	212
»	36	S. Nazario	»	215
43	1	Carpanè Valstagna	245–87–110–201	219
»	1 *bis*	S. Marino (c. c.)	»	224
»	2	Cismon	»	228
»	3	Primolano	»	234
»	4	Primolano Transito	»	236
		Camposampiero - M. Belluna		
43	5	Fanzolo	245–87–110–196	195
		Vicenza - Thiene - Schio		
43	6	Cavazzale	245–87–110–182	197
»	7	Dueville	»	201
»	8	Villaverla Montecchio	»	(1) 204 (2) 210

(1) Distanza effettiva.
(2) Distanza virtuale.

Segue *Allegato* **C.**

Numero della pagina	Numero progressivo	STAZIONI	Istradamenti	Distanze chilom.
43	9	Thiene	245–87–110–182	210
»	9 *bis*	Marano Vicentino	»	214
»	10	Schio	»	220
		Mestre - Treviso - Pontebba - Cormons		
»	11	Zellarino (c. c.)	245–87–110–182	189
»	12	Marocco (c. c.)	»	194
»	13	Mogliano	»	196
»	14	Campocroce (c. c.)	»	198
»	15	Preganziol	»	200
»	16	S. Trovaso (c. c.)	»	203
»	17	Treviso	245–87–110–92	207
»	18	Lancenigo	»	214
»	19	Spresiano	»	221
»	20	Susegana	245–87–110–196–197	224
»	21	Conegliano	245–87–110–196–197–238	232
»	22	Pianzano	»	240
»	23	Orsago (c. c.)	»	244
»	24	Sacile	»	249
»	25	Fontanafredda (c. c.)	»	256
»	26	Pordenone	»	262
»	27	Cusano	»	271
»	28	Casarsa	245–87–92–123	268
»	29	Codroipo	»	279
»	30	Pasian Schiavonesco	»	291
»	31	Udine Stazione e T.	»	302
»	32	Reana del Roiale	»	312
»	33	S. Pelagio (c. c.)	»	315
»	34	Tricesimo	»	317
»	35	Tarcento	245–87–92–123	321

Segue *Allegato* C.

Numero della pagina	Numero progressivo	STAZIONI	Istradamenti	Distanze chilom.
43	36	Magnano Artegna	245-87-92-123-173 245-87-92-123-212	325
44	1	Gemona Ospedaletto	245-87-92-123	318
»	2	Venzone	»	325
»	3	Stazione per la Carnia	»	330
»	4	Moggio	»	335
»	5	Resiutta	»	338
»	6	Chiusaforte	»	346
»	7	Dogna	»	351
»	8	Pontebba Parco	»	358
»	9	Pontebba Transito	»	359
»	10	Buttrio	245-87-92-123	311
»	11	Manzano	»	315
»	12	S. Giovanni Manzano	»	317
»	13	Cormons Transito	»	321
		Treviso - Belluno		
44	14	Treviso P. Cavour	245-87-110-92-171	209
»	15	Paese Castagnole (c. c.)	»	214
»	16	Postioma	245-87-110-196-197	215
»	17	Trevignano Signoressa	»	210
»	18	Montebelluna	245-87-110-196	205
»	19	Cornuda	245-87-110-196-197	213
»	20	Levada	»	(1) 215 (2) 219
»	21	Pederobba Molinetto	»	219
»	22	Alano Fener Valdobbiadene	»	223
»	23	Quero-Vas	»	229
[illegible]	[illegible]	[illegible]	»	240
[illegible]	[illegible]	[illegible]	»	247

Segue *Allegato* C.

Numero della pagina	Numero progressivo	STAZIONI	Istradamenti	Distanze chilom.
44	26	S. Giustina Cesio	245–87–110–196–197	254
»	27	Sedico Bribano	»	259
»	28	Belluno	»	271
		Belluno - Calalzo Pieve di Cadore		
44	29	Ponte nelle Alpi Polpet	245–87–110–196–197	281
»	30	Faè Fortogna	»	288
»	31	Longarone Zoldo	»	291
»	32	Castellavazzo	»	(1) 293 (2) 298
»	33	Ospitale	»	298
»	34	Perarolo	»	306
»	34 *bis*	S. Andrea (c. c.)	»	311
»	35	Sottocastello Tai	»	314
»	36	Calalzo Pieve di Cadore	»	317
		Mestre - Portogruaro - Spilimbergo - Gemona Ospedaletto		
45	9	Carpeneto (c. c.)	245–87–110–92	190
»	10	Gaggio (c. c.)	»	198
»	11	S. Michele del Quarto	»	202
»	12	Ca Tron (c. c.)	»	208
»	13	Meolo	»	210
»	14	Fossalta di Piave	»	214
»	15	S. Donà di Piave	»	219
»	16	Ceggia	»	227
»	17	S. Stino di Livenza	»	232
»	18	Lison	»	239
»	19	Portogruaro	»	246

(1) Distanza effettiva.
(2) Distanza virtuale.

Segue *Allegato* C

Numero della pagina	Numero progressivo	STAZIONI	Istradamenti	Distanze chilom.
45	20	Teglio Veneto (c. c.)	245–87–110–92–123	250
»	21	Sesto Cordovado	»	255
»	22	S. Vito al Tagliamento	»	262
»	23	Valvasone	»	274
»	24	S. Martino al Tagliamento (c. c.)	»	276
»	25	S. Giorgio della Richinvelda	»	279
»	26	Spilimbergo	»	286
»	27	Valeriano	»	292
»	28	Pinzano	»	296
»	29	Forgaria Bagni Anduins	»	299
»	30	Cornino (c. c.)	»	303
»	31	Majano	»	309
»	32	Osoppo	»	313
		Montebelluna - Susegana		
45	34	Volpago	245–87–110–197	212
»	35	Nervesa	»	220
		Treviso - Motta di Livenza - Portogruaro		
46	1	Spercenigo (c. c.)	245–87–110–92–171	215
»	2	S. Biagio di Callalta	»	219
»	3	Fagarè	»	224
»	4	Ponte di Piave	»	226
»	5	Rustignè (c. c.)	»	229
»	6	Oderzo	»	233
»	7	Gorgo	»	238
»	8	Motta di Livenza	»	242
»	9	Pramaggiore	»	251

Segue *Allegato* C.

Numero della pagina	Numero progressivo	STAZIONI	Istradamenti	Distanze chilom.
		Motta di Livenza - S. Vito al Tagliamento		
46	10	Annone Veneto	245-87-110-92-171	250
»	11	Pravisdomini (c. c.)	»	252
»	12	Chions Azzano Decimo	»	258
»	13	Sesto al Reghena	»	262
		Dossobuono - Adria - Chioggia		
46	21	Villabartolomea	245-87-138	156
»	22	Castagnaro	»	150
»	23	Villa d'Adige	»	147
»	24	Badia	»	143
»	25	Salvaterra (c. c.)	»	140
»	26	Ramodipalo (c. c.)	»	136
»	27	Lendinara	»	133
»	28	Fratta	»	127
»	29	Costa	»	122
»	30	S. Apollinare con Selva	»	120
»	31	Ceregnano	»	(1) 124 (2) 127
»	32	Lama	»	127
»	33	Baricetta	»	134
»	34	Adria	»	139
»	34 *bis*	Cavanella Po	»	146
»	35	Loreo	»	151
»	36	Rosolina	»	(1) 155 (2) 159
47	1	Cavanella d'Adige	»	159
»	2	S. Anna di Chioggia (c. c.)	»	163

(1) Distanza effettiva.
(2) Distanza virtuale.

Segue *Allegato* **C.**

Numero della pagina	Numero progressivo	STAZIONI	Istradamenti	Distanze chilom.
47	3	Brondolo	245–87–138	(1) 168 (2) 171
»	4	Chioggia	»	171
		Ferrara - Ravenna - Rimini		
47	27	Gaibanella	245–82	70
»	28	Montesanto	»	64
»	29	Portomaggiore	»	57
»	30	Argenta	»	47
»	31	S. Biagio	»	44
»	32	Lavezzola	245–87	40
»	33	Voltana	245–82	45
		Lugo - Lavezzola		
48	8	S. Agata sul Santerno	245–87	23
»	9	Massalombarda	»	26
»	10	S. Patrizio (c. c.)	»	31
»	11	Conselice	»	33
		Castel Bolognese - Ravenna		
48	14	Lugo	245	17
»	15	Bagnacavallo	245–87	22
»	16	Russi	»	18
		Primolano - Trento		
88	11	Tezze (c. c.)	245–87–110–201–223	238
»	12	Grigno	»	243
»	13	Ospedaletto (c. c.)	»	250
»	14	Vill'Agnedo Strigno	»	253

(1) Distanza effettiva.
(2) Distanza virtuale.

Segue *Allegato* **C.**

Numero della pagina	Numero progressivo	STAZIONI	Istradamenti	Distanze chilom.
88	15	Castelnuovo in Valsugana (c. c.)	245–87–110–201–223	254
»	16	Borgo Valsugana	»	258
»	17	Roncegno	»	263
»	18	Novaledo (c. c.)	»	265
»	19	Barco (c. c.)	»	268
»	20	Levico	»	271
»	21	Caldonazzo	»	275
»	22	Calceranica	»	277
»	23	S. Cristoforo d'Ischia (c. c.)	»	281
		Pontebba - Tarvisio		
91	1	Pontefella Pontebba	245–87–92–123–212	360
»	2	S. Leopoldo (c. c.)	»	363
»	3	Bagni di Lusnizza M.	»	367
»	4	Malborghetto (c. c.)	»	371
»	5	Uqne	»	374
»	6	Volfà Seisera (c. c.)	»	376
»	7	Camporosso Monte Santo di Lussari	»	379
»	8	Tarvisio Città	»	383
»	9	Tarvisio	»	384
		Tarvisio - Radice Transito		
91	10	Weissenfels (c. c.)	245–87–92–123–212	391
»	11	Radice	»	393
»	12	Radice Transito	»	395
		Portogruaro - Cervignano		
91	13	Fossalta di Portogruaro	245–87–110–92–123	252
»	14	Latisana	»	260

Segue *Allegato* **C.**

Numero della pagina	Numero progressivo	STAZIONI	Istradamenti	Distanze chilom.
91	15	**Palazzolo dello Stella**	245-87-110-92-123	268
»	16	Muzzana	»	272
»	17	S. Giorgio di Nogaro	»	278
»	18	Torre di Zuino	»	284
		Udine - Palmanova - Cervignano		
91	19	Risano	245-82-123-243	298
»	20	S. Maria La Longa (c. c.)	»	293
»	21	Palmanova	»	290
»	22	**Strassoldo (c. c.)**	»	294
		Trieste Centr. - Cormons		
92	1	Trieste Centrale	245-87-92-123-239-226	336
»	2	Miramare	»	329
»	3	Grignano	»	328
»	4	S. Croce (c. c.)	»	325
»	5	Nabresina	»	320
»	6	Bivio Duino	»	319
»	7	Visoglie (c. c.)	»	316
»	8	**Duino Sistiana**	»	314
»	9	Monfalcone	245-87-92-123-239	306
»	10	Ronchi Superiore	245-87-92-123-239-226	310
»	11	Redipuglia	»	314
»	12	Sagrado	»	316
»	13	Gradisca Sdraussina	»	318
»	14	Rubbia Savogna	»	323
»	15	Gorizia Meridionale	»	329
»	16	Lucinico (c. c.)	»	331
»	17	Mossa	245-87-92-123-41	330
»	18	Capriva (c. c.)	»	328
»	19	Cormons Stazione	»	323

Segue *Allegato* C.

Numero della pagina	Numero progressivo	STAZIONI	Istradamenti	Distanze chilom.
		Trieste S. Andrea - Piedicolle		
92	20	Trieste S. Andrea	245-87-92-123-239-231-232 245-82-71-110-92-123-239-234-235	(3) 351 (4) 381
»	21	Trieste S. A. P. F. D. A.	245-87-92-123-239-231-232	(3) 351
»	22	Rozzol	245-87-92-123-239-231-232 245-82-71-110-92-123-239-228-229	(3) 346 (4) 382
»	23	Guardiella	» »	(3) 343 (4) 379
»	24	Opicina	245-87-92-123-239-231 245-82-71-110-92-123-239-228-229	(3) 335 (4) 371
»	25	Monrupino	245-87-92-123-239-231-232 245-82-71-110-92-123-239-228-229	(3) 340 (4) 367
»	26	Duttogliano Scoppo	» »	(3) 345 (4) 362
»	27	S. Daniele del Carso	245-87-92-123-239-231-232 245-82-71-110-92-123-239-228-229	(3) 351 (4) 355
»	28	Rifemberga	245-87-92-123-239-228-229	348
»	29	S. Pietro di Gorizia (Bivio) (c. c.)	245-87-92-123-239-228-229	341
»	30	Gorizia Nord	»	344
»	31	Plava	»	357
»	32	Canale	»	363
»	33	Auzza	»	369
»	34	S. Lucia di Tolmino	»	377
»	35	Piedimelze	»	383
»	36	Gracova	»	386
93	1	Udaiusna	»	393
»	2	Piedicolle	»	398
»	2 *bis*	Piedicolle transito	»	(3) 402
		Trieste S. Andrea - Pola		
93	3	S. Anna	245-87-92-123-239-232-233 245-87-92-123-239-234-235	(3) 356 (4) 377

(3) Vale per trasporti merci.
(4) Vale per trasporti viaggiatori.

Segue *Allegato* C.

Numero della pagina	Numero progressivo	STAZIONI	Istradamenti	Distanze chilom.
98	4	S. Giuseppe di Rusmagna (c. c.)	245-87-92-123-239-232-233 245-87-92-123-239-234-235	(3) 360 (4) 372
»	5	Moccò	» »	(3) 361 (4) 371
»	6	Draga	245-87-92-123-239-234-235	366
»	7	Erpelle Cosina	245-87-92-123-239-234	361
»	8	Poggio Istriano (c. c.)	»	365
»	9	Piedimonte	»	370
»	10	Sasseto (c. c.)	»	375
»	11	Grancino	»	379
»	12	Pinguente	»	385
»	13	Rozzo	»	391
»	14	Lupolano	»	396
»	15	Colmo (c. c.)	»	404
»	16	Borutto (c. c.)	»	409
»	17	Cerreto Istriano	»	413
»	18	Novacco (c. c.)	»	416
»	19	Pisino	»	420
»	20	Checchi (c. c.)	»	427
»	21	S. Pietro in Selve	»	431
»	22	Gimino (c. c.)	»	437
»	23	Canfanaro	»	441
»	24	Smogliani (c. c.)	»	444
»	25	S. Vincenti (c. c.)	»	447
»	26	Zabroni (c. c.)	»	450
»	27	Dignano	»	459
»	28	Gallesano (c. c.)	»	463
»	29	Pola	»	471

(3) Vale per trasporti merci.
(4) Vale per trasporti viaggiatori.

Segue *Allegato* **C.**

Numero della pagina	Numero progressivo	STAZIONI	Istradamenti	Distanze chilom.
		Trieste S. Andrea - S. Sabba e diram. per Zaule		
93	30	Trieste Scalo Legnami	245–87–92–123–239–231–232	(3) 351
»	31	Trieste Servola (s.)	245–87–92–123–239–231–232–233	(3) 356
»	32	Trieste S. Sabba (s.)	»	(3) 357
»	33	Zaule (s. c.)	»	(3) 359
		Trieste S. A. P. F. V. (Barcola)		
93	34	Trieste P. F . V.	245–87–92–123–239–226–240	(3) 339
		Monfalcone - Cervignano		
93	35	Ronchi Inferiore	245–87–92–123–239	302
»	36	Begliano (c. c.)	»	299
94	1	Pieris Turriaco	»	298
»	2	Villa Vicentina	»	294
»	3	Scodovacca (c. c.)	»	291
»	4	Cervignano	245–87–92–123	289
		Cervignano - Pontile per Grado		
94	5	Terzo di Aquileia	245–87–92–123–239	293
»	6	Aquileia	»	296
»	7	Belvedere	»	301
»	8	Pontile per Grado	»	302
		Nabresina - Postumia		
94	9	Prosecco	245–87–92–123–239–227	328
»	10	Opicina Campagna	»	332

(3) Vale per trasporti merci.

Segue *Allegato C.*

Numero della pagina	Numero progressivo	STAZIONI	Istradamenti	Distanze chilom.
94	11	Sesana	245–87–92–123–239–227	339
»	12	Divaccia	»	349
»	13	Lesecciano	»	361
»	14	S. Pietro del Carso	»	373
»	15	Prestanego	»	379
»	16	Postumia	»	385
		Divaccia - Erpelle Cosina		
94	20	Roditti (c. c.)	245–87–92–123–239–227–234	356
		Gorizia Meridionale - Aidussina		
94	21	S. Pietro di Gorizia	245–87–92–123–239–226–228	333
»	22	Valvociana	»	337
»	23	Prevacina	»	341
»	24	Montespino	»	343
»	25	Battuglia	»	345
»	26	Caminia (c. c.)	»	349
»	27	Dobraglie (c. c.)	»	352
»	28	Santa Croce Strada	»	354
»	29	Aidussina	»	356
		Canfanaro - Rovigno		
94	30	Sossi (c. c.)	245–87–92–123–239–234	450
»	31	Villa di Rovigno (c. c.)	»	453
»	32	Rovigno	»	462
		S. Pietro del Carso - Fiume		
94	33	Montefreddo	245–87–92–123–239–227–236	382
»	34	Torrenova Bisterza	»	389
»	35	Sapiane	»	401
»	36	Giordani	»	413
95	1	Abbazia Mattuglie	»	419
»	2	Fiume	»	433

Allegato **C**[1] *all'ordine di servizio N.* **119-1921.**

Abano
Abbazia Mattuglie
Adria
Aidussina
Alano Fener Valdobbiadene
Albaredo
Annone Veneto
Aquileia
Argenta
Arquà
Auzza

Badia
Bagnacavallo
Bagni di Lusnizza
Barbariga
Barco (c. c.)
Baricetta
Bassano
Battaglia
Battuglia
Begliano
Belluno
Belvedere
Bivio Duino
Borgo Valsugana
Borutto (c. c.)
Brondolo
Busche Lentiai Mel
Buttrio

Calalzo Pieve di Cadore
Calceranica (c. c.)
Caldonazzo
Caminia (c. c.)
Campocroce (c. c.)
Campodarsego
Camporosso Montesanto di L.
Camposampiero
Canale
Canfanaro
Capriva (c. c.)
Carmignano di Brenta
Carpanè Valstagna
Carpenedo (c. c.)
Casarsa
Cassola
Castagnaro
Castelfranco Veneto
Castellavazzo
Castello di Godego
Castelnuovo in Valsugana (c. c.)
Ca Tron (c. c.)
Cavanella d'Adige
Cavanella Po
Cavazzale
Ceggia
Cerignano
Cerreto Istriano
Cervignano
Checchi (c. c.)
Chioggia
Chions Azzano Decimo
Chiusaforte
Cismon
Cittadella
Codroipo
Colmo (c. c.)
Conegliano
Conselice
Cormons Stazione
Cormons Transito

Segue *Allegato* C1

Cormino (c. c.)
Cornuda
Costa
Cusano

Dignano
Divaccia
Dobraglie (c. c.)
Dogna
Dolo
Draga
Dueville
Duino Sistiana
Duttogliano Scoppo

Erpelle Cosina
Este

Faè Fortogna
Fagarè
Fanzolo
Feltre
Ferrara
Fiume
Fontanafredda (c. c.)
Fontaniva
Forgaria Bagni Auduins
Fossalta di Piave
Fossalta di Portogruaro
Fratta

Gaggio (c. c.)
Gaibanella
Gallesano (c. c.)
Gemona Ospedaletto
Gimino (c. c.)
Giordani

Gorgo
Gorizia Meridionale
Gorizia Nord
Gracova
Gradisca Sdraussina
Grancino
Grignano
Grigno
Guardiella

Istrana

Lama
Lancenigo
Latisana
Lavezzola
Lendinara
Lerino
Lesecciano
Levada
Levico
Lisiera
Lison
Longarone Zoldo
Loreo
Lucinico (c. c.)
Lugo
Lupolano
Maerne di Martellago
Magnano Artegna
Majano
Malborghetto (c. c.)
Manzano
Marano
Marano Vicentino
Marocco (c. c.)
Massalombarda
Meolo

Segue *Allegato* **C1**

Mestre
Mestrino
Miramare
Moccò
Moggio
Mogliano
Monfalcone
Monrupino
Monselice
Montagnana
Montebello
Montebelluna
Montefreddo
Montegrotto
Montesanto
Montespino
Mossa
Motta di Livenza
Muzzana

Nabresina
Nervesa
Noale Scorzè
Novacco
Novaledo (c. c.)

Oderzo
Opicina
Opicina Campagna
Orsago (c. c.)
Osoppo
Ospedaletto (c. c.)
Ospedaletto Euganeo
Ospitale

Padova
Padova Campo di Marte
Paese
Paese Castagnole (c. c.)
Palazzolo dello Stella
Palmanova
Pasian Schiavonesco
Paviole
Pederobba Mulinetto
Perarolo
Pianzano
Piedicolle
Piedicole Transito
Piedimelze
Piedimonte
Pieris Turriaco
Pinguente
Pinzano
Piombino Dese
Pisino
Plava
Poggio Istriano (c. c.)
Poiana di Granfion
Pola
Polisella
Pontebba Parco
Pontebba Transito
Pontefella - Pontebba
Ponte di Brenta
Ponte di Piave
Pontelagoscuro
Ponte nelle Alpi Polpet
Pontile per Grado
Pordenone
Portogruaro
Portomaggiore
Postioma

Segue *Allegato* C[1]

Postumia
Pramaggiore
Pravisdomini (c. c.)
Preganziol
Prestanego
Prevacina
Primolano
Primolano Transito
Prosecco

Quero Vas

Radice
Radice Transito
Ramo di Palo (c. c.)
Reana del Roiale
Redipuglia
Resana
Resiutta
Rifemberga
Risano
Roditti (c. c.)
Roncegno
Ronchi Inferiore
Ronchi Superiore
Rosà
Rosolina
Rossano Veneto
Rovigno
Rovigo
Rozzo
Rozzol
Rubbia Savogna
Russi
Rustignè

Sant'Agata sul Santerno

S. Andrea (c. c.)
S. Anna
S. Anna di Chioggia (c. c.)
S. Apollinare con Selva (c. c.)
S. Biagio
S. Biagio di Callalta
S. Cristoforo d'Ischia (c. c.)
S. Daniele del Carso
S. Donà di Piave
S. Elena Este
S. Giorgio della Richinvelda
S. Giorgio delle Pertiche
S. Giorgio di Nogaro
S. Giovanni di Manzano
S. Giuseppe di Rusmagna (c. c.)
S. Giustina Cesio
S. Leopoldo (c. c.)
S. Lucia di Tolmino
S. Maria La Longa (c. c.)
S. Maria Maddalena
S. Marino (c. c.)
S. Martino al Tagliamento (c. c.)
S. Martino di Lupari
S. Michele del Quarto
S. Nazzario
S. Patrizio (c. c.)
S. Pelagio (c. c.)
S. Pietro del Carso
S. Pietro di Gorizia
S. Pietro di Gorizia (Bivio c. c.)
S. Pietro in Gu
S. Pietro in Selve
S. Stino di Livenza
S. Trovaso (c. c.)
S. Vito al Tagliamento

Segue *Allegato* C1

Sacile
Sagrado
Saletto
Salvaterra (c. c.)
Salzano Robegano
S. Croce (c. c.)
S. Croce Strada
S. Vincenti (c. c.)
Sapiane
Sasseto (c. c.)
Schio
Scodovacca (c.c.)
Sedico Bribano
Sesana
Sesto al Reghena
Sesto Cordovado
Smogliani (c. c.)
Solagna
Sossi (c. c.)
Sottocastello Tai
Spercenigo (c.c.)
Spilimbergo
Spresiano
Stanghella
Stazione per la Carnia
Strassoldo (c. c.)
Susegana

Tarcento
Tarvisio
Tarvisio Città
Tavernelle
Teglio Veneto (c. c.)
Terzo d'Aquileia
Tezze (c. c.)
Thiene
Torre di Zuino
Torrenova a Bisterza
Trevignano Signoressa
Treviso
Treviso Porta Cavour
Tricesimo
Trieste Centrale
Trieste Punto Franco Vecchio
Trieste S. Andrea
Trieste S. Andrea Punto Franco duca d'Aosta
Trieste Scalo Legnami
Trieste Servola Scalo
Trieste S. Sabba Scalo
Udaiusna
Udine Stazione e Transito
Uque

Valeriano
Valvasone
Valvolciana
Venezia Marittima
Venezia S. Basilio
Vnezia S .Lucia
Venzone
Vicenza
Vigodarzere
Villabartolomea
Villa d'Adige (c. c.)
Villa del Conte
Villa di Rovigno (c.c.)
Villa Agnedo Strigno
Villaverla Montecchio
Villa Vicentina
Visoglie (c. c.)
Volfa Seisera (c.c.)
Volpago
Voltana

Weissenfels (c. c.)

Zabroni (c. c.)
Zaule Scalo
Zellarino (c. c.)

Allegato **D** *all'ordine di servizio N.* 119-1921.

Distanze ed istradamenti dalla stazione di Lugo a quelle sottoindicate.

Numero della pagina	Numero progressivo	STAZIONI	Istradamenti	Distanze chilom.
		Genova - Pisa		
34	7	Arcola	44-112-180 245-69-72-117	262
»	8	Sarzana	245-69-72-117	257
»	9	Luni	»	251
»	10	Avenza	»	247
»	11	Carrara	»	251
»	12	Massa	»	240
»	12 *bis*	Montignoso	»	237
»	13	Seravezza Querceta	»	233
»	14	Pietrasanta	»	229
»	15	Viareggio	»	219
»	16	Torre del Lago	»	214
»	17	Migliarino Pisano	»	206
		Viareggio - Lucca		
35	4	Massarosa	245-69-72-118	211
»	5	Nozzano	»	205
		Bologna - Pistoia - Firenze		
49	28	Pistoia	245-69-72	152
»	29	Montale Agliana	»	144
»	30	Prato	»	136
»	31	Calenzano	»	131
»	32	Sesto Fiorentino	»	126
»	33	Castello	»	123
»	34	Rifredi	»	121
»	35	Firenze S. M. N.	245-69	118

Segue *Allegato* **D.**

Numero della pagina	Numero progressivo	STAZIONI	Istradamenti	Distanze chilom.
		Pistoia - Pisa		
50	1	Pontelungo (c. c.	245-69-72-118	154
»	2	Serravalle Pistoiese	»	158
»	3	Pieve Monsummano	»	164
»	4	Bagni di Montecatini	»	166
»	5	Borgo a Buggiano	»	170
»	6	Pescia	»	173
»	7	Montecarlo S. Salvatore	»	177
»	8	Altopascio	»	182
»	9	Porcari	»	187
»	10	Tassignano	»	191 (3) 196
»	11	Lucca	»	196
»	12	Montuolo	»	201
»	13	Ripafratta	»	204
»	14	Rigoli	»	208
»	15	Bagni di S. Giuliano.	245-69-72-117	206
		Bologna - Ancona		
50	22	Faenza	245	17
»	23	Forlì	245-69	32
»	24	Forlimpopoli Bertinoro	»	40
»	25	Cesena	»	51
»	26	Gambettola	»	58
»	27	Savignano di Romagna	»	65
»	28	S. Arcangelo di Romagna	»	69
		Faenza - Firenze		
51	7	Brisighella	245-69	31
»	8	Fognano	»	34

(3) Distanza virtuale.

Segue *Allegato* **D.**

Numero della pagina	Numero progressivo	STAZIONI	Istradamenti	Distanze chilom.
51	9	S. Cassiano	245–69	42
»	10	S. Martino in Gattara	»	46
»	11	Marradi	»	52
»	12	Fantino Palazzuolo	»	57
»	13	Crespino	»	62
»	14	Fornello	»	69
»	15	Ronta	»	75
»	16	Panicaglia	»	80
»	17	Borgo S. Lorenzo	»	84
»	18	S. Piero a Sieve	»	89
»	19	Vaglia	»	96
»	20	Montorsoli	»	104
»	21	Caldine	»	110 (3) 121
		Borgo S. Lorenzo - Pontassieve		
51	22	Vicchio	245–69–209	92
»	23	Dicomano	»	99
»	24	Contea Londa	»	103
»	25	Rufina	»	110
		Firenze - Empoli - Pisa - Livorno		
51	26	Firenze P. Prato	245–69–72	(2) 121
»	27	S. Donnino	»	128
»	28	Signa	»	132
»	29	Carmignano	»	135
»	30	Montelupo	»	144
»	31	Empoli	»	150
»	32	S. Miniato-Fucecchio	»	159
»	33	S. Romano Montopoli	»	165

(2) **Distanza valevole per i trasporti merci.** — (3) **Distanza virtuale.**

Segue *Allegato* **D.**

Numero della pagina	Numero progressivo	STAZIONI	Istradamenti	Distanze chilom.
51	34	La Rotta	245-69-72	173
»	35	Pontedera	»	177
»	36	Cascina	»	184
52	1	S. Frediano a Settimo	»	187
»	2	Navacchio	»	189
»	3	Pisa Centrale	»	197
»	4	Pisa P. Nuova	»	(2) 197
»	5	Pisa P. Fiorentina	»	(2) 197
»	6	Tombolo	»	206
»	7	Livorno S. Marco	»	(2) 215 (4) 217
»	8	Livorno Torretta	»	(2) 215
»	9	Livorno Marittima	»	(2) 217
		Firenze - Chiusi - Roma		
52	10	Firenze C. Marte	245-69-72	123
»	11	Compiobbi	245-69-204	125
»	12	Sieci	»	122
»	13	Pontassieve	»	117
»	14	S. Ellero	»	123
»	15	Rignano Sull'Arno	»	126
»	16	Incisa Valdarno	»	133
»	17	Figline Valdarno	»	138
»	18	S. Giovanni Valdarno	»	145
»	19	Montevarchi	»	151
»	20	Bucine	»	158
»	21	Laterina	»	163
»	22	Ponticino	»	168
»	23	Indicatore	»	178
»	24	Arezzo	»	185

(2) Distanza valevole per i trasporti merci. — (4) Distanza valevole per i trasporti in provenienza e in destinazione del magazzino ferroviario dei Navicelli.

Segue *Allegato* **D.**

Numero della pagina	Numero progressivo	STAZIONI	Istradamenti	Distanze chilom.
52	25	Frassineto	245–69–204	197
»	26	Castiglione Fiorentino	»	202
»	27	Cortona	»	213
»	28	Terontola	»	219
»	29	Castiglione del Lago	»	230
»	30	Panicale	»	236
«	31	Chiusi Bagni di Chianciano	»	248
»	32	Città della Piave	»	256
»	33	Ficulle	»	265
»	34	Allerona	»	277
»	35	Orvieto	»	288
»	36	Baschi	»	295
53	1	Castiglione in Teverina	»	300
»	2	Alviano	»	307
»	3	Attigliano	»	316
»	4	Bassano in Teverina	»	321
»	5	Orte	»	330
»	6	Gallese	»	339
»	7	Civita Castellana - Magliano	»	343
»	8	Stimigliano	»	356
»	9	Poggio Mirteto	»	364
»	10	Fara Sabina	»	375
»	11	Monterotondo Mentana	»	387
»	12	Sette Bagni	»	396
»	13	Portonaccio	»	407
»	14	Roma S. Lorenzo	»	(2) 410
»	15	Roma Termini	»	413
»	16	Roma Tuscolana	245–69–204–135	417
»	17	Roma Trastevere	»	424

(2) Distanza valevole per i trasporti merci.

Segue *Allegato* **D.**

Numero della pagina	Numero progressivo	STAZIONI	Istradamenti	Distanze chilom.
		Attigliano - Viterbo		
53	18	Sipicciano	245–69–204	322
»	19	Grotte S. Stefano	»	333
»	19 *bis*	Celleno (c. c.)	»	337
»	20	Montefiascone	»	343
»	21	Viterbo Porta Fiorentina	»	356
		Empoli - Chiusi		
53	22	Ponte a Elsa	245–69–72–67	155
»	23	Granaiolo	»	160
»	24	Castel Fiorentino	»	166
»	25	Certaldo	»	175
»	26	Barberino di Val d'Elsa (c. c.)	»	183
»	27	Poggibonsi	»	187
»	27 *bis*	Staggia Senese	»	195
»	28	Castellina in Chianti	»	199
»	29	Siena	»	214
»	30	Arbia	»	222
»	31	Castelnuovo Berardenga	»	229
»	32	Asciano	»	244
»	33	Rapolano	»	251
»	34	Lucignano	»	263
»	35	Sinalunga	»	269
»	36	Torrita	245–69–72–67 245–69–204–54	275
54	1	Montepulciano	245–69–204–54	267
»	2	Chianciano	»	258
		Asciano - Montepescali		
54	3	Montalceto (c. c.)	245–69–72–67	249
»	4	Trequanda (c. c.)	»	252

Segue *Allegato* **D.**

Numero della pagina	Numero progressivo	STAZIONI	Istradamenti	Distanze chilom.
54	5	S. Giovanni d'Asso	245–69–72–67	257
»	6	Torrenieri Montalcino	»	265
»	7	Monte Amiata	»	278
»	8	S. Angelo Cinigiano	»	289
»	9	Monte Antico	»	296
»	10	Paganico Grossetano	»	304
»	11	Roccastrada	»	312
»	12	Sticciano	»	321
		Livorno - Vada		
54	13	Livorno Centrale	245–69–72–117	217
»	14	Ardenza	245–69–72–198	221
»	15	Antignano	»	223
»	16	Quercianella Sonnino	»	230
»	17	Castiglioncello	»	237
»	17 *bis*	Rosignano	»	240 (3) 245
		Livorno - Colle Salvetti e Pisa-Roma		
54	18	Stagno (c. c.)	245–69–72–117	216
»	19	Guasticcie (c. c.)	245–69–72–117–61	219
»	20	Vicarello (c. c.)	245–69–72–117	210
»	21	Colle Salvetti	»	212
»	22	Fauglia	»	218
»	23	Orciano	»	224
»	24	S. Luce	»	232
»	25	Castellina Marittima	»	235
»	26	Vada	245–69–72–198 245–69–72–117	(1) 245 (2) 242

(1) Distanza valevole per i trasporti viaggiatori. — (2) Distanza valevole per i trasporti merci. — (3) Distanza virtuale.

Segue *Allegato* **D.**

Numero della pagina	Numero progressivo	STAZIONI	Istradamenti	Distanze chilom.
54	27	Cecina	245-69-72-198 245-69-72-117	(1) 251 (2) 248
»	28	Bibbona Casale	»	(1) 257 (2) 254
»	29	Bolgheri	»	(1) 259 (2) 256
»	30	Castagneto Carducci	»	(1) 268 (2) 265
»	31	S. Vincenzo	»	(1) 276 (2) 273
»	32	Campiglia Marittima	»	(1) 286 (2) 283
»	33	Vignale Riotorto	»	(1) 295 (2) 292
»	34	Follonica	»	(1) 303 (2) 300
»	35	Scarlino	»	(1) 310 (2) 307
»	36	Gavorrano	»	(1) 318 (2) 315
55	1	Giuncarico	»	(1) 326 (2) 323
»	2	Montepescali	245-69-72-67-10	329
»	3	Grosseto	245-69-72-67-10-97	341
»	4	Rispescia	»	348 (3) 356
»	5	Alberese	»	356
»	6	Talamone	»	365
»	7	Albegna	»	372
»	8	Orbetello	»	379
»	9	Capalbio	»	391
»	10	Chiarone	»	398
»	10 *bis*	S. Agostino Maremma	»	(3) 413
»	11	Montalto di Castro	»	413
»	12	Corneto	»	428

(1) Distanza valevole per i trasporti viaggiatori. — (2) Distanza valevole per i trasporti merci. — (3) Distanza virtuale.

Segue *Allegato* **D.**

Numero della pagina	Numero progressivo	STAZIONI	Istradamenti	Distanze chilom.
55	13	Civitavecchia	245–69–72–67–10–97	448
»	14	Civitavecchia Scalo Marittimo	»	448
»	15	S. Marinella	»	457
»	16	S.Severa	»	467
»	17	Furbara	245-69-72-67-10-97 245-69-204-135	471
»	18	Palo Cerveteri	245–69–204–135	461
»	19	Palidoro	»	454
»	20	Maccarese	»	448
»	21	Ponte Galera	»	436
»	22	Magliana	»	428
»	23	Ostiense	»	421
		Cecina - Saline di Volterra		
55	25	Riparbella	245–69–72–198 245–69–72–117	(1) 260 (2) 257
»	26	Casino di Terra	»	(1) 268 (2) 265
»	27	Ponte Ginori	»	(1) 274 (2) 271
»	28	Saline di Volterra	»	(1) 281 (2) 278
		Campiglia Marittima - Piombino		
55	29	Poggio all'Agnello	245–69–72–198 245–69–72–117	(1) 291 (2) 288
»	30	Portovecchio di Piombino	»	(1) 299 (2) 296
»	31	Piombino	»	(1) 300 (2) 297
		Palo - Ladispoli		
55	32	Ladispoli	245–69–204–135	464

(1) Distanza valevole per i trasporti viaggiatori. — (2) Distanza valevole per i trasporti merci.

Segue *Allegato* **D.**

Numero della pagina	Numero progressivo	STAZIONI	Istradamenti	Distanze chilom.
		Ponte Galera - Fiumicino		
55	33	Porto (c. c.)	245–69–204–135	444
»	34	Fiumicino	»	447
		Orte - Ancona		
56	1	Nera Montoro	245–69–204–108	340
»	2	Narni Amelia	»	347
		Terontola - Foligno		
56	24	Tuoro	245–69–204–165	227
»	25	Passignano sul Trasimeno	»	231
»	26	Magione	»	241
»	27	Ellera Corciano	»	252
»	28	Perugia	»	262
»	29	Ponte S. Giovanni	»	273
»	30	Bastia	»	283
»	31	Assisi	»	286
		Roma - Sulmona		
60	15	Roma P. Maggiore	245–69–204–135	(2) 413
»	15 bis	Prenestina	»	(3) 422
»	16	Cervara di Roma	»	422
»	17	Salone	»	425
»	18	Lunghezza	»	428
»	19	Bagni	»	434
»	20	Montecelio S. Angelo	»	439
»	21	Palombara Marcellina	»	447
»	22	Tivoli	»	453

(2) Distanza valevole per i traporti merci. — (3) Distanza virtuale.

Segue *Allegato* **D.**

Numero della pagina	Numero progressivo	STAZIONI	Istradamenti	Distanze chilom.
60	23	S. Polo dei Cavalieri (c. c.)	245-69-204-135	457
»	24	Castel Madama	»	461
»	25	Vicovaro	»	464
»	26	Mandela Sambuci	»	467
»	27	Cineto Romano	»	471
»	28	Roviano	»	475
»	29	Arsoli	»	479
»	30	Riofreddo	»	481
»	31	Oricola Pereto	»	483
		Roma - Frascati.		
62	5	Galleria di Ciampino (c. c.)	245-69-204-135	430
»	6	Frascati	»	437
		Ciampino - Velletri - Segni Paliano		
62	7	Frattocchie (c. c.)	245-69-204-135	429
»	8	Pavona	»	437
»	9	Cecchina	»	442
»	10	Lanuvio	»	446
»	11	Velletri	»	455
»	12	Lariano	»	462
»	13	Artena Valmontone	»	470
		Roma - Napoli		
62	14	Ciampino	245-69-204-135	427
»	15	Monte Compatri Colonna	»	439
»	16	Zagarolo	»	448
»	17	Palestrina	»	450
»	18	Labico	»	456

Segue *Allegato* **D.**

Numero della pagina	Numero progressivo	STAZIONI	Istradamenti	Distanze chilom.
62	19	Valmontone	245-69-204-135	459
»	20	Segni Paliano	»	467
»	21	Anagni	»	476
»	22	Scurcola Marsicana	»	481
»	23	Morolo	»	486
»	24	Ferentino Supino	»	491
»	25	Frosinone Alatri Fiuggi	»	499
»	26	Ceccano	»	505
»	27	Castro Pofi Vallecorsa	»	514
»	28	Ceprano	»	524
»	29	Isoletta	»	526
		Velletri - Terracina		
63	16	Giulianello Roccamassima	245-69-204-135	466
»	17	Cori	»	472
»	18	Cisterna	»	474
»	19	Norma Ninfa	»	483
»	20	Sermoneta Bassiano	»	486
»	21	Sezze Romano	»	497
»	22	Piperno	»	511
»	23	Sonnino	»	516
»	24	Frasso (c. c.)	»	524
»	25	Terracina	»	535
		Lucca - Aulla		
83	1	S. Pietro a Vico	245-69-72-118	202
»	2	Ponte a Moriano	»	206
»	3	Piaggione	»	210
»	4	Diecimo Pescaglia	»	213
»	5	Borgo a Mozzano	»	216

Segue *Allegato* **D.**

Numero della pagina	Numero progressivo	STAZIONI	Istradamenti	Distanze chilom.
83	6	Bagni di Lucca	245–69–72–118	220
»	7	Calavorno	»	223
»	8	Ghivizzano Coreglia	»	225
»	9	Piano di Coreglia Ponte all'Ania	»	226
»	10	Fornaci di Barga	»	228
»	11	Barga Gallicano	»	232
»	12	Castelvecchio Pascoli	»	235
»	13	Fosciandora Ceserana	»	238
»	14	Castelnuovo di Garfagnana	»	241
		Roma - Ronciglione - Viterbo		
85	1	Roma S. Pietro	245–69–204–221	428
»	2	S. Onofrio	245–69–204–12	433
»	3	La Storta Formello	»	424
»	4	Cesano	»	416
»	5	Anguillara	»	413
»	6	Crocicchio	»	407
»	7	Vigna di Valle (c. c.)	»	404
»	8	Bracciano	»	399
»	9	Manziana Canale Monterano	»	395
»	10	Oriolo Veiano	»	390
»	11	Bassano di Sutri	»	384
»	12	Capranica Sutri	»	381
»	13	Madonna del Piano (c. c.)	»	384
»	14	Ronciglione	»	389
»	15	Barbarano Romano	»	375
»	16	Vetralla	»	370
»	17	Tre Croci (c. c.)	»	367
»	18	S. Martino del Cimino	»	361
»	19	Viterbo Porta Romana	»	357

Segue *Allegato* **D.**

Numero della pagina	Numero progressivo	STAZIONI	Istradamenti	Distanze chilom.
		Roma - Albano - Nettuno		
85	20	Capannelle	245–69–204–135	424
»	21	Marino Laziale	»	437
»	21 *bis*	Villini (c. c.)	»	438
»	22	Castel Gandolfo	»	440
»	23	Albano Laziale	»	443
»	24	Carroceto	245–69–204–135–141 245–69–204–135–56	(1) 454 (2) 455
»	25	Campo di Carne (radd.)	»	— (2) 459
»	26	Padiglione (radd.)	»	— (2) 472
»	27	Anzio	»	(1) 471 (2) 472
»	28	Nettuno	»	(1) 474 (2) 475
		Direttissima Roma-Napoli (tronco Roma-Carano)		
86	1	Torricola	245–69–204–135	(1) 426
»	2	Santa Palomba	»	(1) 437
»	3	Carano	»	(1) 447

(1) Distanza valevole per i trasporti viaggiatori. — (2) Distanza valevole per i trasporti merci.

Allegato **D¹** *all'ordine di servizio N.* **119–1921.**

Albano Laziale
Albegna
Alberese
Allerona
Altopascio
Alviano
Anagni
Anguillara
Antignano
Anzio
Arbia
Arcola
Ardenza
Arezzo
Arsoli
Artena Valmontone
Asciano
Assisi
Attigliano
Avenza

Bagni
Bagni di Lucca
Bagni di Montecatini
Bagni di S. Giuliano
Barbarano Romano
Barberino di Val d'Elsa (c. c.)
Barga Gallicano
Baschi
Bassano di Sutri
Bassano in Teverina
Bastia
Bibbona Casale
Bolgheri
Borgo a Buggiano
Borgo a Mozzano
Borgo S. Lorenzo
Bracciano
Brisighella
Bucine

Calavorno
Caldine
Calenzano
Campiglia Marittima
Campo di Carne (raddoppio)
Capalbio
Capannelle
Capranica Sutri
Carano
Carmignano
Carrara
Carroceto
Cascina
Casino di Terra
Castagneto Carducci
Castel Fiorentino
Castel Gandolfo
Castellina in Chianti
Castellina Marittima
Castello
Castel Madama
Castelnuovo Berardenga
Castenuovo di Garfagnana
Castelvecchio Pascoli
Castiglioncello
Castiglion del Lago
Castiglione in Teverina
Castiglion Fiorentino
Castro Pofi Vallecorsa
Ceccano
Cecchina
Cecina

Segue *Allegato* D[1]

Celleno (c. c.)
Ceprano
Certaldo
Cervara di Roma
Cesano
Cesena
Chianciano
Chiarone
Chiusi Bagni di Chianciano
Ciampino
Cineto Romano
Cisterna
Città della Pieve
Civita Castellana Magliano
Civitavecchia
Civitavecchia Scalo Marittimo
Colle Salvetti
Compiobbi
Contea Londa
Cori
Corneto
Cortona
Crespino
Crocicchie

Dicomano
Diecimo Pescaglia

Ellera Corciano
Empoli

Faenza
Fantino Palazzolo
Fara Sabina
Fauglia
Ferentino Supino
Ficulle

Figline
Firenze Campo di Marte
Firenze Porta al Prato
Firenze S. Maria Novella
Fiumicino
Fognano
Follonica
Forlì
Forlimpopoli Bertinoro
Fornaci di Barga
Fornello
Fosciandora Ceserana
Frascati
Frassineto
Frasso (c.c.)
Frattocchie (c. c.)
Frosinone Alatri Fiuggi
Furbara

Galleria di Ciampino (c. c.)
Gallese
Gambettola
Gavorrano
Ghivizzano Coreglia
Giulianello Roccamassima
Giuncarico
Granaiolo
Grosseto
Grotte S. Stefano
Guasticce (c. c.)

Incisa
Indicatore
Isernia
Isoletta

Labico

Segue *Allegato* D1

Ladispoli
Lanuvio
Lariano
La Rotta
La Storta Formello
Laterina
Livorno Centrale
Livorno Marittima
Livorno S. Marco
Livorno Torretta
Lucca
Lucignano
Lunghezza
Luni

Maccarese
Madonna del Piano (c.c.)
Magione
Magliana
Mandela Sambuci
Manziana Canale Monterano
Marino Laziale
Marradi
Massa
Massarosa
Migliarino Pisano
Montalceto (c.c.)
Montale Agliana
Montalto di Castro
Monte Amiata
Monte Antico
Monte Carlo S. Salvatore
Montecelio S. Angelo
Monte Compatri Colonna
Montefiascone
Montelupo
Montepescali
Montepulciano
Monterotondo Mentana
Montevarchi
Montignoso
Montorsoli
Mantuolo
Morolo

Narni Amelia
Navacchio
Nera Montorò
Nettuno
Norma Ninfa
Nozzano

Orbetello
Orciano
Oricola Pereto
Oriolo Veiano
Orte
Orvieto
Ostiense
Ozzano Taro

Padiglione (raddoppio)
Pagànico Grossetano
Palestrina
Palidoro
Palo Cerveteri
Palombara Marcellina
Panicaglia
Panicale
Passignano sul Trasimeno
Pavona
Perugia
Pescia

Segue *Allegato* D1

Piaggione
Piano di Coreglia Ponte all'Ania
Pietrasanta
Pieve Monsummano
Piombino
Piperno
Pisa Centrale
Pisa Porta Fiorentina
Pisa Porta Nuova
Pistoia
Poggibonsi
Poggio all'Agnello
Poggio Mirteto
Pontassieve
Ponte a Elsa
Ponte a Moriano
Pontedera
Ponte Galera
Ponte Ginori
Pontelungo (c.c.)
Ponte S. Giovanni
Ponticino
Porcari
Porto (c.c.)
Portonaccio
Porto Vecchio di Piombino
Prato
Prenestina

Quercianella Sonnino

Rapolano
Rifredi e Scalo Bestiame
Rignano sull'Arno
Rigoli
Riofreddo
Ripafratta
Riparbella
Rispescia
Roccastrada
Roma Porta Maggiore
Roma S. Lorenzo
Roma S. Pietro
Roma Termini
Roma Trastevere
Roma Tuscolana
Ronciglione
Ronta
Rosignano
Roviano
Rufina

S. Agostino di Maremma
S. Angelo Cinigiano
S. Arcangelo di Romagna
S. Cassiano
S. Donnino
S. Ellero
S. Frediano a Settimo
S. Giovanni d'Asso
S. Giovanni Valdarno
S. Marinella
S. Martino al Cimino
S. Martino in Gattara
S. Miniato Fucecchio
S. Onofrio
S. Piero a Sieve
S. Pietro a Vico
S. Polo dei Cavalieri (c.c.
S. Romano Montopoli
S. Severa
S. Vincenzo

Segue *Allegato* 61

Saline di Volterra
Salone
Santa Luce
Santa Palomba
Sarzana
Savignano di Romagna
Scarlino
Scurcola Marsicana
Segni Paliano
Seravezza Querceta
Sermoneta Bassiano
Serravalle Pistoiese
Sesto Fiorentino
Sette Bagni
Sezze Romano
Sieci
Siena
Signa
Sinalunga
Sipicciano
Sonnino
Staggia Senese (c. c.)
Stagno (c. c.)
Sticciano
Stimigliano

Talamona (c. c)
Tassignano
Terontola
Terracina
Tivoli
Tombolo
Torre del Lago
Torrenieri Montalcino
Torricola
Torrita
Tre Croci (c. c.)
Trequanda (c. c.)
Tuoro

Vada
Vaglia
Valmontone
Velletri
Vetralla
Viareggio
Vicarello
Vicchio
Vicovaro
Vigna di Valle (c. c.)
Vignale Riotorto
Villini (c. c.)
Viterbo Porta Fiorentina
Viterbo Porta Romana
Zagarolo

Allegato **E** *all'ordine di servizio N.* **119–1921.**

Albano Laziale	631	638	662	785	747	715
Allerona	465	472	496	619	581	549
Alviano	495	502	526	649	611	579
Anagni	664	671	695	818	780	748
Anguillara	601	608	632	755	717	685
Anzio	(1) 659 (2) 660	(1) 666 (2) 667	(1) 690 (2) 691	(1) 813 (2) 814	(1) 775 (2) 776	(1) 743 (2) 744
Arezzo	373	380	404	527	489	457
Artena Valmontone	658	665	689	812	774	742
Attigliano	504	511	535	658	620	588
Bagni	622	629	653	776	738	706
Barbarano Romano	563	570	594	717	679	647
Baschi	483	490	514	637	599	567
Bassano di Sutri	572	579	603	726	688	656
Bassano in Teverina	509	516	540	663	625	593
Bastia	471	478	502	625	587	555
Borgo S. Lorenzo	272	279	303	426	388	356
Bracciano	587	594	618	741	703	671
Brisighella	219	226	250	373	335	303
Bucine	346	353	377	500	462	430
Caldine	(1) 298 (2) 309	(1) 304 (2) 310	(1) 329 (2) 340	(1) 452 (2) 463	(1) 414 (2) 425	(1) 382 (2) 393
Campo di Carne (raddoppio)	647	658	678	801	763	731
Capannelle	612	619	643	766	728	696
Capranica di Sutri	569	576	600	723	685	653
Carano	635	642	666	789	751	719
Carroceto	(1) 642 (2) 643	(1) 649 (2) 650	(1) 673 (2) 674	(1) 796 (2) 797	(1) 758 (2) 759	(1) 726 (2) 727
Castel Gandolfo	628	635	659	782	744	712
Castel Madama	649	656	680	803	765	733
Castiglion del Lago	418	425	449	572	534	502
Castiglione in Teverina	488	495	519	642	604	572
Castiglion Fiorentino	390	397	421	544	506	474

Segue *Allegato* **E.**

Castro Pofi Vallecorsa	702	709	733	856	818	786
Ceccano	693	700	724	847	809	777
Cecchina	630	637	661	784	746	714
Cervara di Roma	610	617	641	764	726	694
Cesano	604	611	635	758	720	688
Cesena	239	245	270	393	355	323
Chianciano	446	453	477	600	562	530
Chiusi Bagni di Chianciano	436	443	467	590	552	520
Ciampino	615	622	646	769	731	699
Cineto Romano	659	666	690	813	775	743
Cisterna	662	669	693	816	778	746
Città della Pieve	444	451	475	598	560	528
Civita Castellana Magliano	531	538	562	685	647	615
Compiobbi	313	308	344	467	429	397
Contea Londa	291	298	322	445	407	375
Cori	660	667	691	814	776	744
Cortona	401	408	432	555	517	485
Crespino	250	257	281	404	366	334
Crocicchie	595	602	626	749	711	679
Dicomano	287	294	318	441	403	371
Ellera Corciano	440	447	471	594	556	524
Faenza	205	212	236	359	321	289
Fantino Palazzolo	245	252	276	399	361	329
Fara Sabina	563	570	594	717	679	647
Ferentino Supino	679	686	710	833	795	763
Ficulle	453	460	484	607	569	537
Figline	326	333	357	480	442	410
Fiumicino	635	642	666	789	751	719
Fognano	222	229	253	376	338	306
Forlì	220	226	251	374	336	304
Forlimpopoli Bertinoro	228	234	259	382	344	312
Fornello	257	264	288	411	373	341

Segue *Allegato* **E**.

Frascati	625	632	656	779	741	709
Frassineto	385	392	416	539	501	469
Frosinone Alatri Fiuggi	687	694	718	841	803	771
Gallese	527	534	558	681	643	611
Gambettola	246	252	277	400	362	330
Giulianello Roccamassima	654	661	685	808	770	738
Grotte S. Stefano	521	528	552	675	637	605
Incisa	321	328	352	475	437	405
Indicatore	366	373	397	520	482	450
Labico	644	651	675	798	760	728
Lanuvio	634	641	665	788	750	718
Lariano	650	657	681	804	766	734
La Storta Formello	612	619	643	766	728	696
Laterina	351	358	382	505	467	435
Lunghezza	616	623	647	770	732	700
Magione	429	436	460	583	545	513
Magliana	616	623	647	770	732	700
Mandela Sambuci	655	662	686	809	771	739
Manziana Canale Monterano	583	590	614	737	699	667
Marino Laziale	625	632	656	779	741	709
Marradi	240	247	271	394	356	324
Montecelio Sant'Angelo	627	634	658	781	743	711
Monte Compatri Colonna	627	634	658	781	743	711
Montefiascone	531	538	562	685	647	615
Montepulciano	455	460	486	609	571	539
Monterotondo Mentana	575	582	606	729	691	659
Montevarchi	339	346	370	493	455	423
Montorsoli	292	299	323	446	408	376
Morolo	674	681	705	828	790	758
Nettuno	(4) 662 (5) 663	(4) 669 (5) 670	(4) 693 (5) 694	(4) 816 (5) 817	(4) 778 (5) 779	(4) 746 (5) 747
Norma Ninfa	671	678	702	825	787	755

Segue *Allegato* **E.**

Oriolo Veiano	578	585	609	732	694	662
Orte	518	525	549	672	634	602
Orvieto	476	483	507	630	592	560
Ostiense	609	616	640	763	725	693
Padiglione	(1) 660	(1) 667	(1) 691	(1) 814	(1) 776	(1) 744
Palestrina	638	645	669	792	754	722
Palombara Marcellina	635	642	666	789	751	719
Panicaglia	268	275	299	422	384	352
Panicale	424	431	455	578	540	508
Passignano sul Trasimeno	419	426	450	573	535	503
Pavona	(1) 625 (2) 630	(1) 632 (2) 637	(1) 656 (2) 661	(1) 779 (2) 784	(1) 741 (2) 746	(1) 709 (2) 714
Perugia	450	457	481	604	566	534
Piperno	699	706	730	853	815	783
Poggio Mirteto	552	559	583	706	668	636
Pontassieve	305	312	336	459	421	389
Ponte Galera	624	631	655	778	740	708
Ponte S. Giovanni	461	468	492	615	577	545
Ponticino	356	363	387	510	472	440
Portonaccio	595	602	626	749	711	679
Prenestina	(2) 610	(2) 617	(2) 641	(2) 764	(2) 726	(2) 694
Rignano sull'Arno	314	321	345	468	430	398
Roma Porta Maggiore	601	608	632	755	717	685
Roma S. Lorenzo	598	605	629	752	714	682
Roma S. Pietro	616	623	647	770	732	700
Roma Termini	601	608	632	755	717	685
Roma Trastevere	612	619	643	766	728	696
Roma Tuscolana	605	612	636	759	721	689
Ronciglione	577	584	608	731	693	661
Ronta	263	270	294	417	379	347
Roviano	663	670	694	817	779	747
Rufina	298	305	328	452	414	382
Salone	613	620	644	767	729	697

Segue *Allegato* **E.**

Santa Palomba	625	632	656	779	741	709
S. Arcangelo di Romagna	257	263	288	411	373	341
S. Casciano	230	237	261	384	346	314
S. Ellero	311	318	342	465	427	395
S. Giovanni Valdarno	333	340	364	487	449	417
S. Martino al Cimino	549	556	580	703	665	633
S. Martino in Gattara	234	241	265	388	350	318
S. Onofrio	621	628	652	775	737	705
S. Piero a Siève	277	284	308	431	393	361
Savignano di Romagna	253	259	284	407	369	337
Segni Paliano	655	662	686	809	771	739
Sermoneta Bassiano	674	681	705	828	790	758
Sette Bagni	584	591	615	738	700	668
Sezze Romano	685	692	716	839	801	769
Sgurgola	669	676	700	823	785	753
Sieci	310	312	341	464	426	394
Sipicciano	510	517	541	664	626	594
Sonnino	704	711	735	858	820	788
Stimigliano	544	551	575	698	660	628
Terontola	407	414	438	561	523	491
Terracina	723	730	754	877	839	807
Tivoli	641	648	672	795	757	725
Torricola	614	621	645	768	730	698
Tuoro	415	422	446	569	531	499
Vaglia	284	291	315	438	400	368
Valmontone	647	654	678	801	763	731
Velletri	643	650	674	797	759	727
Vetrallla	558	565	589	712	674	644
Vicchio	280	287	311	434	396	364
Vicovaro	652	659	683	806	768	736
Viterbo Parta Fiorentina	544	551	575	698	660	628
Viterbo Porta Romana	545	552	576	699	661	629
Zagarolo	636	643	667	790	752	720

Ordine di servizio N. 120.

Chiusura della casa cantoniera di Dormelletto. Apertura all'esercizio della stazione omonima.

Dal giorno 10 agosto 1921 la Casa cantoniera di Dormelletto, al Km. 47 + 902 della linea Milano-Arona, ha cessato di far servizio per il pubblico.

In sua vece, dalla stessa data, è stata aperta all'esercizio la nuova stazione di Dormelletto, munita dei seguenti impianti:

— fabbricato viaggiatori al Km. 46 + 911,32 a destra nel senso Milano-Arona, fra le stazioni di Sesto Calende ed Arona, dalle quali dista rispettivamente m. 4483.62 e m. 4051,86.

— binari di corsa: due, compresi fra le progressive chilometriche 46 + 605 e 47 + 241 corrispondenti alle punte dei deviatoi estremi e della lunghezza utile di m. 531, 50;

— segnali di protezione: lato Milano, un semaforo ad un'ala di 1ª categoria a m. 156 dalla punta dello scambio ed a m. 462.32 dall'asse del F. V., preceduto a m. 600 dal segnale d'avviso; lato Arona, un semaforo ad un'ala di 1ª categoria, a m. 140 dalla punta dello scambio ed a m. 469.68 dall'asse del F. V., preceduto a m. 804 dal segnale d'avviso. Tutti questi segnali sono situati alla sinistra dei treni ai quali comandano;

— ufficio telegrafico incluso nel circuito n. 4168 con la chiamata DO.

La nuova stazione di Dormelletto è ammessa ai trasporti in servizio interno e cumulativo italiano di viaggiatori, bagagli e cani e di merci a grande velocità limitatamente ai colli non superanti i Kg. 50 ciascuno col limite massimo di Kg. 500 per ogni singola spedizione.

In conseguenza di quanto sopra, nella « Prefazione generale all'orario generale di servizio » (edizione marzo 1921), nel « Prontuario generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della Rete dello Stato » (edizione giugno 1914), nel fascicolo « Distanze chilometriche dalle stazioni continentali ai punti di scambio di

Civitavecchia e Napoli Scalo Marittimo (Molo trapezoidale), ecc. da valere per la tassazione dei trasporti in servizio diretto ferroviario-marittimo » (ediz. 17 febbraio 1916), nel fascicolo « Elenco delle stazioni della rete dello Stato, ecc. che partecipano alle tariffe speciali n. 1 e 11 G. V. in servizio cumulativo ferroviario-marittimo » (edizione 1° maggio 1915), nel « Prontuario delle distanze chilometriche dalle stazioni della rete delle ferrovie dello Stato a quelle di Montebelluna e Cervignano ed ai vecchi transiti di Peri, Primolano, Pontebba e Cormons » e nei prontuari manoscritti delle distanze chilometriche (edizione aprile 1914) in uso nelle gestioni e negli uffici di controllo, si dovranno praticare le aggiunte e modificazioni indicate nell'allegato al presente Ordine di servizio.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *e* 22.

Allegato all'ordine di servizio N. 120-1921.

Nella «Prefazione generale all'orario generale di servizio» (edizione marzo 1921):

— a pagina 10 di contro al nome di Dormelletto si dovrà cancellare la crocetta e sostituire l'indicazione L B con L G.

Nel «Prontuario generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della rete dello Stato» (edizione giugno 1914):

— a pagina 25, al nome di Dormelletto si dovrà cancellare l'indicazione casa cantoniera; nelle colonne 6 e 7 si dovrà cancellare il richiamo (6) e nella colonna 8 dovrà essere aggiunta la lettera G col richiamo (9) alla seguente annotazione da riportarsi a piè della pagina:

(9) Limitatamente ai colli non superanti i kg. 50 ciascuno con limite massimo di kg. 500 per ogni singola spedizione.

— a pagina 69 tabella n. 3 le distanze attualmente indicate per Dormelletto dovranno essere modificate come appresso:

Milano C. Porta Garibaldi e scalo Via Farini	Km.	62	Vergiate	Km.	11
Bovisa	»	58	Sesto Calende	»	5
Musocco	»	56	Arona e Scalo lacuale	»	5
Rho	»	49	Cavaria Oggiona	»	26
Vanzago	»	44	Albizzate	»	29
Parabiago	»	40	Castronno	»	32
Canegrate	»	37	Gazzada	»	36
Legnano	»	34	Varese	»	40
Busto Arsizio	»	29	Induno Olona	»	44
Gallarate	»	22	Arcisate Brenno	»	46
Casorate Sempione	»	18	Bisuschio Viggiù	»	50
Somma Lombardo	»	14	Porto Ceresio	»	55

Nel «Fascicolo distanze chilometriche dalle stazioni continentali ai punti di scambio di Civitavecchia e Napoli Scalo marittimo (Molo trapezoidale), ecc. da valere per la tassazione dei trasporti in servizio diretto ferroviario-marittimo» (edizione 17 febbraio 1916) a pagina 23 fra i nomi di Dorio e Dossobuono si dovrà inserire:

//Dormelletto/Milano-Noceto-Livorno C/599/Milano-Noceto-Livorno C-Roma/ 934/596/931/

Nel fascicolo «Elenco delle stazioni della rete dello Stato, ecc., che partecipano alle tariffe speciali n. 1 e 11 G. V. in servizio cumulativo ferroviario-marittimo» (edizione 1° maggio 1915) a pagina 17 fra i nomi di Dorio e Dossobuono si dovrà inserire:

Dormelletto /3/1/2/3/3/3/3/

Segue *Allegato all'ordine di servizio N.* 120-1921.

Nel « Prontuario delle distanze chilometriche dalle stazioni della rete delle ferrovie dello Stato a quelle di Montebelluna e Cervignano ed ai vecchi transiti di Peri, Primolano, Pontebba e Cormons » a pagina 14 fra i nomi di Dorio e Dossobuono si dovrà inserire:

Dormelletto 313/250/330/476/438/416/

Nei « Prontuari manoscritti delle distanze chilometriche in uso nelle stazioni e negli uffici di controllo, al nome di Dormelletto — nell'indice e nell'interno — si dovrà cancellare la caratteristica di casa cantoniera e a pagina 19 si dovrà modificare la distanza e l'istradamento procedendo nel modo seguente:

a) per i prontuari delle stazioni della linea Milano-Arona e Gallarate-Porto Ceresio la distanza per Dormelletto dovrà essere rilevata dalla tabella 3 a pagina 69 del Prontuario generale;

b) per tutti gli altri prontuari si dovrà invece formare la distanza aggiungendo Km. 5 a quella indicata per Arona, Km. 5 a quella indicata per Sesto Calende, Km. 10 a quella indicata per Vergiate e Km. 62 a quella indicata per Milano Centrale, e scegliendo poi la più breve;

c) l'istradamento sarà quello stesso esposto per la stazione che avrà servito di base per la formazione della distanza.

Infine in tutte le altre pubblicazioni di servizio in cui trovasi indicato il nome di Dormelletto, si dovrà cancellare al nome stesso la caratteristica di casa cantoniera.

Ordine di servizio N. 121.

Norme per la circolazione delle materie atte a diffondere la fillossera ed altre malattie delle piante.

In base ad accordi intervenuti col Ministero per l'agricoltura, in seguito all'andata in vigore del R. D. n. 1751 del 14 novembre 1920 pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* n. 303 del 24 dicembre detto anno e che ha sostituito, per quanto riguarda la spedizione nell'interno del Regno, il decreto ministeriale 24 dicembre 1919 inserito nella *Gazzetta ufficiale* n. 81 del 6 aprile 1920, la circolazione delle materie atte a diffondere la fillossera e le altre malattie delle piante è regolata, d'ora innanzi, dalle norme seguenti che rendono più semplice il compito della nostra Amministrazione per ciò che concerne l'osservanza delle discipline antifillosseriche e fitopatologiche, dovendosi considerare abrogate e sostituite dalle presenti le istruzioni di cui le circolari n. 20-1907, 7v-1910, e gli ordini di servizio n. 250-1909, 108-1918, nonchè tutte le altre comunicazioni al riguardo.

Trasporti nell'interno del Regno.

Non dovranno accettarsi spedizioni di piante vive o loro parti, con o senza terra, e di semi destinati all'allevamento od alla riproduzione, di qualunque specie, se non verso presentazione di un permesso di circolazione conforme al modello allegato, rilasciato da un delegato del Ministero per l'agricoltura e da unirsi solidamente ai documenti di trasporto.

E' fatta eccezione per i trasporti di piante e semi di qualunque specie inviati in esame agli Osservatori ed Istituti di fitopatologia, ai RR. Ispettori per le malattie delle piante ed ai Laboratori autorizzati al controllo delle sementa.

Trasporti diretti all'estero.

Le spedizioni delle materie sopra indicate dirette all'estero non dovranno accettarsi se non verso presentazione di un certifi-

cato di immunità rilasciato da un delegato fitopatologico in base all'ispezione della merce sul luogo di partenza.

Tale certificato deve essere unito ai documenti di trasporto a scorta della merce.

Trasporti provenienti dall'estero.

Le spedizioni delle materie in parola provenienti dall'estero devono essere assoggettate presso la dogana di importazione ad ispezione da parte di un delegato fitopatologico il quale rilascerà un certificato d'immunità a scorta della merce fino al luogo di destinazione.

E poichè le dogane autorizzate all'importazione delle dette materie sono soltanto quelle di Brindisi, Cagliari, Catania, Genova, Livorno, Milano, Napoli, Palermo, Roma, Siracusa, Taranto, Torino, Udine, Venezia, Ventimiglia e Verona, le stazioni dei confini di terra non provviste di dogana abilitata all'importazione delle materie stesse e cioè tutte, eccettuata soltanto quella di Ventimiglia, dovranno provvedere all'inoltro delle spedizioni con bolletta cauzione dichiarata a quella delle dogane sopra indicate più vicina al transito di confine e situata lungo l'itinerario normale. Qualora la stazione destinataria sia compresa fra la stazione di confine e quella sede di una delle dogane suddette o quest'ultima si trovi linea divergente dall'itinerario normale, la spedizione, a richiesta degli interessati, dovrà essere trattenuta alla stazione di confine, deferendo alla dogana in luogo l'incarico di informarne il competente Osservatorio regionale di Fitopatologia affinchè provveda per la visita nel modo e nel luogo che riterrà più opportuno.

Resta inteso che il personale dei treni e quello delle stazioni di appoggio dovranno curare con ogni diligenza, a scanso di contravvenzioni, che le bollette cauzione abbiano regolare scarico, consegnando le merci alla dogana a cui furono assegnate.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 5, 18, 19, 20, 21 *e* 22.

Allegato all'ordine di servizio N. 121–1921.

Registro N. .... *Permesso N.* ....

Ministero per l'Agricoltura

SERVIZIO FITOPATOLOGICO

Osservatorio Regionale di Fitopatologica di ....

Il Delegato sottoscritto autorizza il Sig. (1) ....

....

....

a spedire al Sig. (2) ....

....

....

Colli N. (3) .... Marca .... N. .... contenenti (4) ....

....

....

Data ....

Il Delegato

....

(1) Nome, cognome, indirizzo dello speditore.
(2) Nome, cognome, indirizzo del destinatario.
(3) Numero e marca dei colli.
(4) Qualità della merce.

Circolare N. 37.

Notificazione delle mancanze ed eccedenze di bagagli e di merci.

A modificazione di quanto fu stabilito col 5° alinea della circolare n. 71 del 1918, si dispone che d'ora innanzi le stazioni segnalino al riparto Pareggi anche le mancanze di merci attribuibili a furto, nonchè le eccedenze costituite da refurtiva consegnataci dalle autorità di P. S. e giudiziaria od in qualunque altro modo ricuperata e che abbia formato oggetto di precedenti trasporti.

Sui relativi mod. Ch. 153 e 154 e precisamente dopo l'intestazione « Rapporto di mancanza » o « Rapporto di eccedenza » dovrà essere immancabilmente aggiunta l'indicazione ben visibile, rispettivamente, di « furto » o « refurtiva ».

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *e* 22.

Il Direttore generale.
C. CROVA.

SENTENZA

Doppio centesimo di guerra - Pagamento mediante ritenuta - Solve et repete - Offerta reale del prezzo depurato dall'imposta - Sua validità.

La ritenuta delle imposte o tasse assume vera e propria forma di pagamento, prescritta per speciali tributi; trova, quindi, piena applicazione la regola fondamentale in tema di controversie d'imposte, secondo la quale il contribuente è obbligato a pagare ed a produrre poi i certificati dell'effettuato pagamento in giudizio, come presupposto necessario per l'esercizio dell'azione di indebito.

Nè si potrebbe giustificare la deroga a tale principio adducendo la circostanza che nella stessa amministrazione delle ferrovie si riuniva la duplice qualità di debitrice del prezzo in virtù di contratto e di organo di riscossione del tributo, giacchè le due qualità erano e sono assolutamente distinte e l'opera compiuta dall'organo di riscossione non poteva, nè potrebbe influire su quella compiuta dalla persona contraente, e, quindi, sul rapporto contrattuale.

CASSAZIONE ROMA (Sez. Unite). — Sent. 30 luglio 1921. — *Pres.* Mortara; *est.* Formica; *P. M.* De Notaristefani c. c. — Ferrovie dello Stato ed Amministrazione finanziaria, ricorrenti — Rossi Fortunati, resistente.

Omissis.

CONSIDERATO IN DIRITTO.

Le due azioni sulle quali la Corte di Appello provvide con unica sentenza, e cioè quella del comm. Rossi Fortunati diretta alla risoluzione del contratto di vendita del suo stabile per mancato pagamento del prezzo pattuito, accolta dalla Corte e l'altra dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato, diretta invece all'adempimento del contratto, previo riconoscimento della vali-

dità della sua offerta reale del prezzo, sul quale aveva ritenuto il contributo dei centesimi di guerra, dipendevano dalla risoluzione di una identica preliminare questione, consistente nel determinare se fosse legittima la ritenuta che le Ferrovie intendevano operare all'atto del pagamento del prezzo.

Le parti ed anche la sentenza denunciata, forse perchè una ritenuta per imposta dovuta è sempre legittima (sebbene non sia del tutto esatta l'assoluta proposizione inversa) risalirono però alla causa della ritenuta, prospettando e risolvendo la questione relativa alla legittimità del tributo e di questa questione la Finanza oppose ed oppone col ricorso a queste Sezioni Unite, l'improponibilità avanti l'Autorità Giudiziaria. Sostiene la ricorrente che la disposizione dell'art. 10 del D. L. 9 giugno 1918 testo unico alleg. *B*, che per le controversie relative all'applicazione del testo unico, e quindi del contributo dei centsimi di guerra, ammetteva il solo ricorso alla Direzione generale delle imposte dirette e per le questioni di diritto alla Commissione centrale delle Imposte Dirette « *ed escludeva qualsiasi ulteriore gravame anche giudiziario* », conserva il suo vigore anche dopo la soppressione del contributo, disposta col D. L. 6 febbraio 1919, per quei contributi, che fossero tuttora dovuti, ai sensi del capoverso dell'articolo unico del decreto stesso e cioè « su pagamenti in dipendenza di contratti per forniture e somministrazioni di qualsiasi natura avvenute posteriormente al 1° marzo 1919 ». L'eccezione di incompetenza, come appare dalla forma con la quale viene proposta e sopratutto dalla insistenza della ricorrente nel dimostrare l'obbligo del contributo per il pagamento in questione, si fa pertanto dipendere dalla risoluzione della questione di merito, sulla quale la stessa Finanza invocava ed invoca il giudizio del magistrato, affermandone così la competenza, che poi nega. Incompetenza, o più esattamente per i termini usati dall'ultimo capoverso dell'art. 10 sopracitato, improponibilità assoluta della domanda avanti l'Autorità giudiziaria, significa infatti difetto di potestà di pronunciare sulla controversia e, quindi, nella specie, sulla persistenza dell'obbligo del contributo per il pagamento in questione, difetto di potere del magistrato per esaminare, anche dopo la soppressione del contributo, se esso sia tuttora dovuto per il verificarsi di alcuna fra le ipotesi eccezionali, contemplate dalla legge abolitrice.

Ma questa logica estrema conseguenza dell'eccezione è in evidente contrasto con gli effetti dell'abrogazione del tributo. Negare la potestà al Magistrato ordinario di accertare se il tributo sia dovuto non è possibile, senza negare anche l'effetto essenziale dell'abrogazione, la scomparsa della stessa materia, sulla quale il decreto-legge del 9 ottobre 1918 ammetteva soltanto il sindacato di una giurisdizione speciale entro limiti ristretti. Sparita la materia, sparivano anche le norme di competenza per essa dettate, alle quali non si può negare carattere eccezionale e transitorio, come deviazione dal principio statutario, che ammette la difesa giurisdizionale avanti l'Autorità giudiziaria, per tutte le lesioni di diritti civili, e tali sono certamente le imposizioni di tributi non dovuti (art. 2 e 6 legge 20 marzo 1865 alleg *E*). La regola generale riprendeva, pertanto, dopo l'abrogazione del tributo, tutto il suo valore e non è possibile sottrarre al sindacato del giudice ordinario, la controversia che sorge sul riconoscimento dei casi nei quali l'obbligo dell'imposta è tuttavia mantenuto, senza distruggere lo stesso principio sul quale riposa la difesa giurisdizionale, il diritto del cittadino alla legittimità dell'atto, senza far dipendere la competenza del magistrato dal beneplacito di una parte, e tale è anche l'amministrazione la quale, per sfuggire alla legge di abrogazione e alla giuridizione ordinaria, non avrebbe che da affermare a suo talento, in ogni singola specie, che si verifica l'ipotesi eccezionale. La competenza piena del magistrato ordinario sopra una data materia importa potestà di determinare se si tratti veramente della materia contemplata dalla legge, di stabilire quindi in base alle norme del diritto obbiettivo la legittimità del tributo. Non è possibile immaginare una potestà di stabilire l'esistenza della eccezione, sottratta ad ogni sindacato del giudice, chiamato a giudicare della regola, senza giungere all'estrema conseguenza di investire il giudice dell'eccezione di una potestà assoluta anche sull'interpretazione della regola, senza ripristinare quindi praticamente l'assoluta negazione di ogni difesa giurisdizionale, che soltanto eccezionalmente e per un breve periodo il legislatore aveva negato. Senonchè la Corte di Appello, mentre affermava giustamente il principio su enunciato, non rilevò ed in realtà non rilevano oggi neppure le parti che l'affermazione della competenza del magistrato ordinario sulla questione della legittimità del tributo non soltanto non importa

potestà di risolverla, nel momento in cui veniva proposta, non importava quindi potestà del magistrato di dichiarare illegittima la ritenuta per il contributo, ma produceva anzi come necessaria conseguenza l'applicazione del limite, che l'art. 6 primo capoverso della legge abolitrice del contenzioso pone all'esercizio della competenza del giudice, sopra ogni controversia d'imposte. Anche in difetto di richiamo delle parti spetta però a questo Magistrato supremo, chiamato dalla legge per la sua istituzione a stabilire i limiti di ogni competenza, la potestà di determinare entro quali limiti dovesse nel caso concreto svolgersi la competenza attribuita al magistrato ordinario.

La ritenuta delle imposte o tasse dovute è nel sistema fiscale non l'esercizio di un diritto di ritenzione come potrebbe far credere il suo nome, non una compensazione facoltativa tra il debito dello Stato e il suo credito, ma assume propria forma di pagamento prescritta per speciali tributi, e dagli art. 6 e 7 e 8 del D. L. 9 giugno 1918 prescritta per il contributo dei centesimi addizionali. Non si dubita poi che gli uffici delle varie amministrazioni dello Stato chiamati dalla legge ad eseguire le ritenute, a riscuotere cioè i debiti d'imposta, agiscano non soltanto nell'interesse esclusivo dello Stato, ma rivestino nell'adempimento di tale funzione, la qualità di *organi di riscossione* alle dipendenze esclusive dell'Amministrazione dello Stato che presiede alle riscossioni dei tributi (art. 43 e 44 della legge di contabilità).

Ma se la ritenuta è pagamento d'imposta preteso dalla autorità dello Stato, a ciò delegato dalla legge, ne deriva l'applicazione della regola fondamentale in tema di controversie d'imposte, l'obbligo del contribuente di pagare e presentare poi i certificati del pagamento in giudizio, come documento necessario per l'ammissibilità degli atti di opposizione (art. 6 capoverso legge 20 marzo 1865, n. 2248, alleg. *E*). Il divieto di revoca diretta dell'atto amministrativo compiuto per la riscossione del tributo, è dettato per qualsiasi imposta e per qualsiasi forma di pagamento. Nè deriva che la ritenuta è sempre legittima quando sia eseguita per l'esazione di un debito d'imposta o più esattamente è assistita da una presunzione di legittimità, che può essere distrutta soltanto dopo che ebbe il pieno suo effetto, a condizione cioè che sia effettivamente eseguita. Prima manca qualsiasi competenza dell'Autorità giudiziaria, la quale non poteva pertanto nel caso

concreto dichiarare illegittima la ritenuta che la ferrovia voleva operare sul pagamento del prezzo, ma non operò per l'opposizione del contribuente che rifiutò poi il pagamento.

Invano la potestà del giudice, di dichiarare illegittima la ritenuta non effettuata, che costituirebbe patente violazione della legge che impone di pagare prima di agire, si vorrebbe nel caso giustificare per la riunione nella stessa amministrazione delle ferrovie della persona contraente e dell'organo di riscossione del tributo, giacchè le due qualità sono e rimangono assolutamente distinte e l'opera compiuta dall'organo di riscossione non può influire sull'opera compiuta dalla persona contraente, e quindi sul rapporto contrattuale, nel quale la ferrovia ha soltanto la veste di contraente e non ha responsabilità contrattuale per atti e fatti che essa compie in altra veste. Certamente se per ipotesi all'atto di pagamento, anzichè lo stesso rappresentante dell'Amministrazione ferroviaria contraente, si fosse potuto presentare per esigere il tributo un funzionario dell'Amministrazione finanziaria che ne avesse avuto speciale incarico, il debitore non avrebbe pensato che la pretesa sia pure ingiusta, della finanza costituisse giusto motivo per rifiutare il pagamento del prezzo che la compratrice ferrovia offriva intero, ma l'argomento, che ha l'evi-
pratrice ferrovia, offriva intero, ma l'argomento, che ha l'evi-
denza propria dell'esempio sta certamente anche per la Ferrovia che riteneva la tassa quale organo di riscossione e per conto della
che riteneva la tassa quale organo di riscossione e per conto della
finanza, e quindi quale contraente pagava in realtà l'intera somma pattuita. Ond'è *manifesto che non poteva la Corte di Appello porre come motivo di risoluzione del contratto il rifiuto del pagamento dell'intero prezzo, e non poteva ritenere insufficiente l'offerta reale, che comprendeva invece tutto il prezzo, costituendo la detrazione del tributo un pagamento fatto per conto del contribunte.*

Devesi pertanto annullare la sentenza denunciata per tale violazione della regola del *solve et repetè* che, secondo dichiararono costantemente queste Sezioni unite, costituisce violazione delle norme di competenza. E devesi rinviare la causa ad altra Corte la quale dovrà attenersi alle norme di diritto affermato da queste Sezioni unite sui limiti della propria competenza.

ANNO XIV - N. 35

1° SETTEMBRE 1921

BOLLETTINO UFFICIALE DELLE FERROVIE DELLO STATO

Si pubblica il giovedì

INDICE

Parte prima — Leggi e decreti:

Parte seconda — Ordini generali, Ordini di servizio, Circolari ed Istruzioni *di durata indeterminata:*

Parte terza. — Ordini di servizio e Circolari *di durata determinata:*

(*Per memoria*).

In appendice:

(*Per memoria*).

Parte quarta. — Giurisprudenza ferroviaria:

(959) Roma, 1921-22 — Stabilimento Poligrafico per l'Amministrazione della Guerra.

Legge 20 *agosto* **1921**, *n.* **1132**, *concernente la sistemazione della rete telegrafica e telefonica nazionale in dipendenza della elettrificazione delle ferrovie dello Stato* (1).

VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA.

Il Senato e la Camera dei deputati hanno approvato;
Noi abbiamo sanzionato e promulghiamo quanto segue:

Art. 1.

E' autorizzata la spesa straordinaria di L. 16.000.000 al fine di provvedere ai lavori di spostamento e sistemazione delle linee telegrafiche e telefoniche lungo i tratti ferroviari in corso di elettrificazione: Torino-Susa, Torino-Chieri, Torino-Ronco ed accessi a Voghera.

La somma sarà stanziata nello stato di previsione della spesa del Ministero delle poste e dei telegrafi in ragione di 8.000.000 di lire per ciascuno degli esercizi finanziari 1921-922 e 1922-923.

Art. 2.

Per l'esecuzione dei lavori di cui al precedente articolo e cioè per le spese occorrenti alle forniture di materiali, ai trasporti e alla mano d'opera, comprese le indennità agli agenti di manutenzione, nonchè per i compensi dovuti a titoli d'imposizione di servitù, di espropriazione dei terreni e di risarcimento di eventuali danni, la Cassa depositi e prestiti è autorizzata a far anticipazioni al Tesoro dello Stato per la predetta somma di L. 16 mi-

(1) Pubblicata nella *Gazzetta ufficiale* 29 agosto 1921, n. 204.

lioni in ragione di L. 8.000.000 per ciascuno degli esercizi finanziari di cui al precedente articolo.

Le somme che eventualmente non fossero somministrate nei singoli esercizi potranno essere prelevate nei successivi.

Art. 3.

L'ammontare delle somministrazioni effettuate in ciascuno esercizio finanziario sarà estinto in 35 annualità eguali posticipate, comprendenti capitale ed interessi al saggio del 4 per cento decorrenti dal 1° luglio successivo e pagabili entro il mese di giugno di ciascun anno, a cominciare dal 1923.

Sulle somme che verranno somministrate dalla Cassa depositi e prestiti dalla data di ciascun mandato sina al 30 giugno successivo sarà corrisposto il solo interesse nella suddetta misura del 4 per cento.

Ordiniamo che la presente, munita del sigillo dello Stato, sia inserta nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarla e di farla osservare come legge dello Stato.

Data a Sant'Anna di Valdieri, addì 20 agosto 1921.

VITTORIO EMANUELE.

GIUFFRIDA — DE NAVA.

Visto, ***Il guardasigilli*****:** RODINÒ.

DECRETO MINISTERIALE 25 *agosto* 1921, *che nomina il vice presidente del Consiglio generale del traffico.*

IL MINISTRO

SEGRETARIO DI STATO PEI LAVORI PUBBLICI

Visto l'articolo 64 della legge 7 luglio 1907, n. 429, modificato dal Regio decreto 28 giugno 1912, n. 728;

DECRETA:

Il gr. croce dott. Nicola MIRAGLIA, membro del Consiglio generale del traffico, è nominato Vice-presidente del Consiglio stesso per un anno dalla data del presente decreto.

Roma, addì 25 agosto 1921.

Il Ministro: MICHELI.

Ordine di servizio N. 122.

Apertura all'esercizio della fermata di Cannara.

Col giorno 12 maggio 1921, sulla linea Foligno-Terentola, è stata aperta all'esercizio la fermata di Cannara al Km. 10+009, fra le stazioni di Assisi e Spello, dalle quali dista rispettivamente metri 5640 e 5104.

La fermata suddetta è protetta da due semafori di 2° categoria situati alla distanza di m. 600 dall'asse del F. V., tanto quello lato Assisi, come quello lato Spello.

La nuova fermata è ammessa al servizio viaggiatori, bagagli e cani, e viene esercitata per mezzo di un guardiano in base agli articoli 25 e 31 delle « Norme per il servizio contabile delle gestioni viaggiatori, bagagli, cani e telegrafo », pubblicate con l'Ordine di Servizio n. 160-1909 e successive modificazioni.

La fermata stessa distribuisce biglietti di corsa semplice ai prezzi e per le corrispondenze indicate nell'allegato *A* al presente ordine di servizio.

Della registrazione e contabilità dei biglietti, nonchè del versamento dei relativi importi, resta incaricata la stazione di Assisi.

In conseguenza di quanto sopra, nella « Prefazione generale all'orario generale di servizio » (edizione marzo 1921), nel « Prontuario generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della Rete dello Stato » (edizione giugno 1914) e nei prontuari manoscritti in uso nelle stazioni e negli Uffici di controllo si dovranno praticare le aggiunte indicate nell'allegato *B* al presente ordine di servizio.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *e* 22.

Il Direttore generale
C. CROVA.

Allegato **A** *all'ordine di servizio N. 122–1921.*

Prezzo dei biglietti in vendita da e per la fermata di Cannara.

DA	A e viceversa	Biglietti di corsa semplice			Stazione incaricata delle scritturazioni e dei versamenti
		1ª classe	2ª classe	3ª classe	
Cannara	Foligno	5.35	3.35	2.10	Assisi
	Spello	2.90	2.15	1.45	
	Assisi	2.90	2.15	1.45	
	Bastia.	4.85	3.05	1.95	
	Ponte S. Giovanni.	8.40	5.80	3.25	
	Perugia	12.55	8.65	5.30	
	Ellera Corciano . .	16.40	11.20	6.75	
	Magione.	20.70	13.90	8.30	
	Passignano sul Trasimeno	24.55	16.45	9.60	
	Tuoro	26.00	17.50	10.25	
	Terontola	29.20	19.45	11.30	

N. B. – In aggiunta ai prezzi suindicati deve essere riscossa la tassa addizionale di centesimi 5.

Allegato **B** *all'ordine di servizio N. 122-1921.*

Nella « Prefazione generale all'orario generale di servizio » (edizione marzo 1921) a pagina 9 fra i nomi di Canistro e Canne devesi inserire:

/Cannara* L B/A/105/

Nel « Prontuario generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della rete dello Stato » (edizione giugno 1914):

— a pagina 17 fra i nomi di Canistro e Canne devesi inserire:

Cannara (casa cantoniera)	Foligno-Terontola	Ancona 5° Foligno	Perugia	91	V(6)	B(6)	—

—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

— a pagina 91 nella tabella (91) Roma-Ancona e diramazioni Portonaccio-Roma S. Lorenzo e Foligno-Terontola devesi trascrivere, fra i nomi di Assisi e Spello, il nome di Cannara, da considerarsi in carattere grassetto pendente, con le seguenti distanze dalle stazioni e case cantoniere della pendente, con le seguenti distanze dalle stazioni e case cantoniere della linea:

Roma Termini e Porta Maggiore	Km.	176
Roma S. Lorenzo	»	174
Portonaccio	»	172
Sette Bagni	»	160
Monterotondo Mentana	»	151
Fara Sabina	»	139
Poggio Mirteto	»	128
Stimigliano	»	120
Civita Castellana Magliano	»	107
Gallese	»	103
Orte	»	94
Nera Montoro	»	85
Narni Amelia	»	78
Terni	»	65
Giuncano	»	53
Baiano di Spoleto	»	43
Morgnano S. Angelo	»	38
Spoleto	»	36
S. Giacomo di Spoleto	»	30
Campello sul Clitunno	»	26
Trevi	»	19
Foligno	»	11
Spello	»	6
Assisi	»	6
Bastia	»	10
Ponte S. Giovanni	Km.	19
Perugia	»	30
Ellera Corciano	»	40
Magione	»	51
Passignano sul Trasimeno	»	61
Tuoro	»	65
Terontola	»	73
Scanzano Belfiore	»	15
Pieve Fanonica	»	20
Valtopina	»	24
Nocera Umbra	»	29
Gaifana	»	39
Gualdo Tadino	»	46
Fossato	»	52
Fabriano	»	68
Albacina	»	77
Genga Arcevia	»	84
Serra S. Quirico	»	91
Castelpiano Cupramontana	»	97
Montecarotto Castelbellino	»	103
Iesi	»	112
Chiaravalle	»	123
Castel Ferretti	»	125
Falconara Marittima	»	130
Palombina	»	133
Ancona	»	139

Segue *Allegato* **B** *all'ordine di servizio N. 122-1921.*

Nei prontuari manoscritti delle distanze chilometriche (edizione aprile 1914) in uso nelle stazioni e negli uffici di controllo devesi:

— all'indice, fra i nomi di Canistro e Canne, inserire:

— all'indice fra i nomi di Canistro e Canne inserire:

/Cannara /56/31 bis/
(casa cantoniera)

— a pagina 56, fra i nomi di Assisi e Spello, inserire:

/31 bis/ Cannara
(casa cantoniera)

ed esporre la distanza ed il relativo istradamento procedendo secondo quanto appresso:

Per i prontuari delle stazioni situate sulla linea Roma-Ancona e diramazioni Portonaccio-Roma S. Lorenzo e Foligno-Terontola la distanza deve essere rilevata dalla tabella 91, a pagina 91 del prontuario generale, già modificata come sopra è detto.

Per tutti gli altri prontuari la distanza deve essere formata aggiungendo Km. 6 a quella indicata per Assisi, Km. 35 a quella indicata per Spoleto, Km. 29 a quella indicata per Nocera Umbra e scegliendo poi la più breve.

L'istradamento sarà quello stesso esposto per la stazione che avrà servito di base per la formazione della distanza.

SENTENZA

Passaggi a livello - Soppressione delle chiusure - Provvedimento discrezionale - Insindacabilità.

Il valutare e il determinare agli effetti dell'art. 16 *della legge* 23 *luglio* 1914, *in relazione al terz'ultimo capoverso dell'articolo* 10 *della precedente legge* 6 *giugno* 1906, *che autorizza l'Amministrazione a lasciare aperti e incustoditi i passaggi a livello, se la strada intersecata sia o non di primaria importanza e se la visuale si presenti o non sufficientemente libera ai conducenti dei treni, attiene all'sercizio di facoltà meramente discrezionale della Ferrovia, epperò sfugge al sindacato giurisdizionale. Il privato, non ha, quindi, diritto a lamentarsi per l'uso che l'Amministrazione ha creduto di fare di tale facoltà.*

CASSAZIONE DI ROMA e SEZIONI UNITE — Sentenza 6 giugno-8 luglio 1921 (*Pres.* Mortara; *est.* Verdi; *P. M.* Denotaristefani — concl. conf.). — Ferrovie Stato ricorrenti contro Torre resistente.

(*Omissis*).

IN DIRITTO.

Osserva che il proposto ricorso trova giuridico fondamento nel principio, più volte affermato da questa Suprema Corte, secondo cui è devoluto alla discrezionalità tecnica insindacabile dell'Amministrazione ferroviaria il modo e il tempo di esercizio e di custodia dei passaggi a livello anche nei punti di intersecazione della linea ferrata con le strade ordinarie pubbliche e private, ciò rientrando nell'ambito delle attribuzioni di natura essenzialmente tecnica, demandate a detta Amministrazione, cui

spetta di provvedere alle esigenze della polizia e della sicurezza delle strade ferrate delle quali ha la responsabilità.

E nei limiti, appunto, di tale discrezionalità va compresa l'attribuzione di valutare e determinare, agli effetti dell'art. 16 della legge 23 luglio 1914 in relazione al terzo ultimo capoverso dell'art. 10 della precedente legge 6 giugno 19ù6, se una strada carreggiabile da intersecare sia di primaria importanza e se la visuale ai presenti sufficientemente libera ai conducenti dei treni.

Nella soggetta materia non può prescindersi dal concetto, che domina tutta la economia della legge 30 giugno 1906 concernente disposizioni speciali sulla costruzione e sull'esercizio delle strade ferrate, secondo cui per le ferrovie pubbliche le chiusure sono stabilite nello *esclusivo* interesse delle Ferrovie (art. 9 cap. ultimo) esclusività che si riferisce, è intuitivo, alla sicurezza del transito ferroviario. Onde è che, fermo tale principio, la sola Amministrazione ferroviaria è arbitra di valutare, agli effetti delle citate disposizioni legislative, se l'intensità del traffico nella strada intersecata rechi pregiudizio al transito ferroviario e se per la sicurezza di questo il conducente del treno abbia sufficiente visuale libera.

E poichè tutto ciò che attiene all'esercizio di facoltà meramente discrezionale della pubblica Amministrazione non può essere soggetto il sindacato dell'Autorità giudiziaria, ne segue che la sentenza denunciata, la quale disconobbe i suaccennati principi, va cassata senza rinvio.

Per questi motivi accoglie il ricorso proposto dall'Amministrazione ferrovie dello Stato.

BOLLETTINO UFFICIALE DELLE FERROVIE DELLO STATO

CONDIZIONI D'ABBONAMENTO

Per gli impiegati dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato e per gli avvocati delegati ferroviari. . L. **6.00**

Per le Amministrazioni ferroviarie corrispondenti. . . » **12.00**

Gli abbonamenti sono da pagarsi anticipatamente ad una stazione della rete o ad una cassa compartimentale e decorrono dal 1° gennaio di ciascun anno, non essendo ammessi per durata minore di un anno. Chi si abbona nel corso dell'anno riceve i numeri dell'annata.

La spedizione del bollettino viene fatta direttamente all'ufficio dell'abbonato pel tramite dell'ufficio compartimentale dal quale dipende. Si prega pertanto di comunicare al Servizio Personale e affari generali ogni cambiamento di indirizzo, non assumendosi l'Amministrazione alcuna responsabilità per gli eventuali disguidi causati dalla mancanza di tale comunicazione.

ANNO XIV - N. 36

8 SETTEMBRE 1921

BOLLETTINO UFFICIALE DELLE FERROVIE DELLO STATO

Si pubblica il giovedì

INDICE

Parte prima — Leggi e decreti:

Parte seconda — Ordini generali, Ordini di servizio, Circolari ed Istruzioni *di durata indeterminata:*

(1048) Roma, 1921-22 — Stabilimento Poligrafico per l'Amministrazione della Guerra.

Legge 21 *agosto* 1921, *n.* 1144, *che converte in legge, apportandovi modificazioni, il Regio decreto* 23 *ottobre* 1919, *n.* 1970, *circa il trattamento di quiescenza del personale civile delle Amministrazioni dello Stato, ed il riconoscimento, agli effetti della pensione, degli anni di servizio straordinario e di studi superiori* (1).

VITTORIO EMANUELE III

PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE

RE D'ITALIA

Il Senato e la Caméra dei deputati hanno approvato;
Noi abbiamo sanzionato e promulghiamo quanto segue:

Articolo unico.

E' convertito in legge il R. decreto 23 ottobre 1919, n. 1970, portante miglioramenti al trattamento di quiescenza del personale civile delle Amministrazioni dello Stato, con le modificazioni seguenti:

All'art. 2 (lettera *d*) sostituire: « Siano collocati a riposo su domanda o d'ufficio quando abbiano compiuti 40 anni di servizio, ovvero 65 di età con 20 di servizio o per effetto di altre leggi speciali ».

All'art. 4, comma 1° e 2°, dopo le parole: « del pensionato che abbia contratto matrimonio », inserire le altre: « prima o ». Al comma ultimo del medesimo articolo, sostituire: « Sono parificati ai figli minorenni, i figli e le figlie nubili maggiorenni, purchè sia provato che al giorno della morte dell'impiegato erano ancora a suo carico e che siano inabili a qualsiasi lavoro e nullatenenti.

All'art. 7 aggiungere: « In nessun caso la pensione potrà superare l'ultimo stipendio di attività di servizio ».

(1) Pubblicata nella *Gazzetta ufficiale* 1° settembre 1921, n. 207.

All'art. 11 aggiungere i seguenti capoversi:

« La tabella n. 1 richiamata dall'art. 79, testo unico, 21 febbraio 1895, n. 70, è sostituita dalla nuova tabella di assimilazione annessa alla presente legge.

« Anche per le pensioni della specie resta salva la disposizione dal precedente art. 7 ».

All'art. 13, sostituire il seguente: « Gli impiegati civili forniti di laurea o di diploma di studi superiori, quando questo titolo sia stato richiesto come condizione necessaria per l'ammissione in servizio di ruolo, oppure sia richiesto dagli attuali ordinamenti come condizione necessaria per l'ammissione in servizio di ruolo nella categoria cui essi appartengono, potranno domandare che siano loro riconosciuti utili, agli effetti del conseguimento del diritto a pensione o indennità e relativa liquidazione degli assegni, tanti anni quanti corrispondono, sino al limite massimo della durata legale dei relativi corsi superiori, agli anni di studi compiuti prima dell'ammissione in servizio di ruolo o dell'assunzione in servizio straordinario riscattato a norma del successivo art. 14.

Di tale facoltà potranno avvalersi anche i professori di Università o di altri Istituti di istruzione superiore, per gli anni di durata legale del corso compiuto ed attinente alla materia insegnata.

Gli impiegati, ai quali, oltre alla laurea o al diploma di studi superiori, siano stati richiesti come condizione necessaria, corsi speciali o di perfezionamento successivi a quelli anzidetti, potranno domandare che siano loro riconosciuti anche gli anni corrispondenti alla durata legale dei detti corsi.

A tale fine saranno tenuti, a pena di decadenza, al pagamento di un contributo pari alla ritenuta stabilita dall'art. 1 del presente decreto, per tanti anni quanti sono quelli riconosciuti utili agli effetti suddetti, da versarsi colle modalità e nei termini perentori che saranno stabiliti nel regolamento per l'esecuzione del presente decreto ».

All'articolo 14 sostituire il seguente:

« Gli impiegati civili di ruolo che anteriormente alla nomina dell'impiego stabile abbiano, in seguito a nomina ministeriale o di autorità delegate, prestato servizio continuativo in qualità di straordinario avventizio, commesso gerente demaniale e simile,

non utile agli effetti della liquidazione degli assegni in base al testo unico 21 febbraio 1895, n. 70, potranno chiedere il riconoscimento di non più di dieci anni di servizio prestato in tale qualità, purchè non anteriore all'età di 18 anni.

Gli impiegati che si avvarranno di tale facoltà saranno tenuti, a pena di decadenza, al pagamento di un contributo pari alla ritenuta stabilita dall'art. 1 del presente decreto, commisurato allo stipendio iniziale di ruolo per tanti anni quanti sono quelli riconosciuti, da versarsi con le modalità e nei termini perentori che saranno stabiliti nel regolamento per l'esecuzione del presente decreto ».

« Le disposizioni di cui ai precedenti comma si applicano pure agli impiegati civili di ruolo provenienti dall'Amministrazione delle ferrovie dello Stato, per il loro precedente servizio compiuto sotto l'Amministrazione delle ferrovie dello Stato; nonchè agli agenti provenienti dal R. Ispettorato generale delle strade ferrate.

All'art. 22 sostituire il seguente:

« Le disposizioni del presente decreto, in quanto non siano contrarie ad altre disposizioni riguardanti specificatamente la materia delle pensioni militari, saranno con le modalità da stabilirsi mediante decreto Reale, estese anche ai militari di tutti i gradi dell'esercito e della marina con la stessa decorrenza di cui all'art. 21 ».

All'art. 23 sostituire il seguente:

« Le disposizioni del presente decreto si applicano agli impiegati in servizio alla data di attuazione del decreto stesso ed alle loro famiglie.

« Per gli impiegati che verranno assunti dopo tale data saranno, con successivo provvedimento, stabilite norme speciali ».

Ordiniamo che la presente, munita del sigillo dello Stato, sia inserta nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarla e di farla osservare come legge dello Stato.

Data a Sant'Anna di Valdieri, addì 21 agosto 1921.

VITTORIO EMANUELE.

DE NAVA.

Visto, *Il guardasigilli:* RODINÒ.

TABELLA di assimilazione degli impiegati retribuiti ad aggio ed altri proventi agli impiegati di ruolo dell'Amministrazione centrale affine di stabilire lo stipendio da tenersi in calcolo agli effetti della pensione.

Categoria	Aggi ed altri proventi netti	Stipendio corrispondente
		Lire
1ª	Fino a lire 14,900 e più.	13,000
2ª	Id. 14,300 id.	12,000
3ª	Id. 13,100 id.	11,500
4ª	Id. 12,100 id.	10,600
5ª	Id. 10,000 id.	9,750
6ª	Id. 9,900 id.	8,900
7ª	Id. 9,000 id.	8,050
8ª	Id. 8,000 id.	7,200
9ª	Id. 7,000 id.	6,400
10ª	Id. 6,000 id.	5,600
11ª	Id. 5,000 id.	4,800
12ª	Id. 4,000 id.	4,000

REGIO DECRETO 28 *aprile* 1921, *n.* 744, *contenente facilitazioni di viaggio per gli elettori politici* (1).

VITTORIO EMANUELE III

PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA.

Vista la legge 29 dicembre 1901, n. 562;

Visti gli articoli 39 e 62, ultimo capoverso della legge 7 luglio 1907, n. 429, modificata col R. decreto 28 giugno 1912, n. 728;

Visto il R. decreto 27 novembre 1910, n. 953;

Visto il R. decreto 9 maggio 1912, n. 1447;

Visto il R. decreto-legge 7 settembre 1920, n. 1299;

Vista la legge 1° febbraio 1921, n. 43;

Visto il R. decreto 7 aprile 1921, n. 345;

Sentito il Consiglio di amministrazione delle ferrovie dello Stato e il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta del Nostro ministro segretario di Stato per i lavori pubblici, di concerto con quello del tesoro, dell'agricoltura e dell'industria e commercio;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

Le quote di aumento ai prezzi dei biglietti per i viaggi domenicali e festivi stabilite dall'art. 1 del R. decreto-legge 7 settembre 1920, n. 1299, e dall'art. 5, lettera *c*), n. 1 della legge 1° febbraio 1921, n. 43, non sono applicabili per i viaggi degli elettori politici sulle ferrovie esercitate dallo Stato e su quelle concesse all'industria privata.

11) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 1° settembre 1921, n, 207.

Art. 2.

Gli elettori politici che siano mutilati od invalidi di guerra classificati di 1ª categoria a norma del R. decreto 20 maggio 1917, n. 876, che viaggiano per recarsi al proprio collegio elettorale per la elezione dei deputati al Parlamento, possono farsi accompagnare siascuno da una persona la quale fruirà, anch'essa, nel viaggio di accompagnamento di andata e di ritorno, della riduzione stabi lita per i viaggi degli elettori politici.

Questa dsposizione vale per i viaggi da effettuarsi sulle linee ferroviarie e marittime esercitate dallo Stato, sulle ferrovie concesse all'industria privata e sulle linee di navigazione sovvenzionate dallo Stato.

Art. 3.

Il presente decreto avrà effetto dal 5 maggio 1921 per i viaggi sulle linee di navigazione ed in servizio ferroviario-marittimo e dal 7 maggio 1921 per i viaggi sulle ferrovie.

Nel giorno 15 maggio 1921, resta altresì sospesa la applicazione del diritto supplementare festivo di cui all'art. 5, lettera *c*), n. 1, della legge 1° febbraio 1921, n. 43, su tutte le linee intercomunali di tramvie e di navigazione interna con battello a motore.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 28 aprile 1921.

VITTORIO EMANUELE.

GIOLITTI — PEANO — ALESSIO — BONOMI — MICHELI.

Visto, *Il Guardasigilli*: FERA.

Comunicato

Con decisione 22 agosto 1921 del sig. Direttore generale, il manovale in prova *Pigat* Emilio (19197) è stato licenziato, per essere rimasto arbitrariamente assente dal servizio oltre dieci giorni, a decorrere dal 5 giugno 1920.

Ordine di servizio N. 123 (M. T.).

Cambiamento di nome della fermata di Miramare.

A datare dal 1° ottobre 1921, la fermata di *Miramare*, della linea Bologna-Ancona, assumerà la nuova denominazione di *Miramare di Romagna*.

Di conseguenza, nel volume « Prontuario generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della Rete dello Stato » (edizione giugno 1914), alle pagine 36 e 87 (tabella 82), nonchè nei prontuari manoscritti delle distanze chilometriche e in tutte le altre pubblicazioni di servizio nelle quali trovasi indicato il nome della suddetta fermata, dovrà apportarsi conforme modificazione.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *e* 22.

Ordine di servizio N. 124.

Soppressione del servizio merci nella stazione di Milano P. Garibaldi. Apertura all'esercizio della stazione di Milano Farini.

A datare dal 16 settembre 1921 l'attuale stazione di Milano Porta Garibaldi cessa di fare servizio per il pubblico, e dalla stessa data viene aperta all'esercizio la stazione di Milano Farini.

La stazione di Milano Farini è collegata alla Nuova Cintura di Milano, come da ordine di servizio n. 370-1914 (*Bollettino ufficiale* n. 48, del 26 novembre 1914), mediante linea a doppio binario che si dirama dal Bivio Musocco già in funzione dal 19 marzo 1917.

Questo tronco di linea, dal Bivio Musocco all'asse del fabbricato dell'Ufficio Movimento di Milano Farini, è della lunghezza di m. 2228 in rilevato fino al P. L. della Bovisa, e in sterro fino al posto di Movimento; ha pendenze non superiori al 6 ‰ e si svolge parte in rettilineo, parte in curva con raggio minimo di m. 389,50.

Le opere d'arte, proprie di questo tronco, sono un sottopassaggio con luce di m. 6 alla progressiva 7+400 della Nuova Cintura, e un sottopassaggio tomba a sifone con luce di m. 2 alla progressiva 2+665.

Le opere d'arte comuni alla linea Milano-Rho, sono:

— Sovrapassaggio per la strada di Villapizzone-Affori e passaggio pedonale km. 4+455.

— Passaggio a livello alla fermata della Bovisa.

— Tombino per fontanile al km. 3+993.

— Cavalcavia Ferrovie Nord Milano al km. 3+646.

— Cavalcavia della strada di circonvallazione alla Ghisolfa, km. 3+402.

Gli impianti di protezione del Bivio Musocco e di Milano Farini sono i seguenti:

Bivio Musocco: cabina con apparato Saxby al km. 1+294 della linea Musocco-Lambrate, per la manovra degli scambi del Bivio e dei seguenti segnali:

Lato Lambrate: un semaforo a due ali di 1ª categoria, situato a m. 270 dalla punta del Bivio e preceduto a m. 800 dal segnale d'avviso. L'ala superiore comanda ai treni avviati a Milano Farini; l'ala inferiore comanda ai treni avviati a Musocco e porta accoppiata l'ala d'avviso per il segnale di protezione della stazione di Musocco.

Lato Musocco: un semaforo ad un'ala di 1ª categoria, situato a m. 150 dalla traversa limite del Bivio e preceduto a m. 750 dal segnale di avviso.

Lato Milano Farini: un semaforo ad un'ala di 1ª categoria, situato a m. 150 dalla traversa limite dal Bivio e preceduto a m. 800 dal segnale di avviso.

Tutti questi segnali sono situati alla sinistra dei treni ai quali comandano.

Posto di Movimento Farini: in corrispondenza al km. 3+070 della linea Milano-Rho trovasi il fabbricato dell'Ufficio movimento e telegrafo del nuovo scalo merci che assume la denominazione di *Posto di Movimento Farini*.

L'Ufficio telegrafico è incluso nei circuiti 4206, 4216, 4226 e 4227 con la chiamata FA.

Il posto di movimento manovra con leve a terra i seguenti segnali:

Lato Bivio Musocco: un semaforo ad un'ala di 1ª categoria, situato a m. 200 dalla traversa-limite della comunicazione estrema fra i due binari di corsa della nuova cintura di Milano (m. 344 dall'asse del fabbricato del Posto di Movimento) ed a sinistra dei treni ai quali comanda. Questo segnale è preceduto a m. 800 dal segnale di avviso pure a sinistra dei treni ai quali comanda.

Lato Fascio Librera (*Bovisa Nord*): un semaforo ad un'ala che comanda le partenze dalla Librera, a m. 344 dall'asse del fabbricato del Posto di Movimento e situato a destra delle tradotte alle quali comanda. Questo segnale è manovrato dalla Bovisa Nord col consenso meccanico imperativo del Posto di Movimento Farini.

Le partenze delle tradotte da Milano Farini verso Bovisa Nord sono comandate da un dischetto basso (marmotta) manovrato dal posto di movimento col consenso meccanico imperativo di Bovisa Nord.

Entrambe le leve dei consensi imperativi sono collegate mediante serratura tipo F. S. col deviatoio di sicurezza situato sul binario di raccordo, fra Bovisa Nord e Milano Farini.

Lato Fascio S. Rocco. — Il posto di Movimento Farini manovra con leva indipendente anche la marmotta che comanda la partenza delle tradotte dal Fascio S. Rocco, tanto se dirette alla Librera quanto se dirette a Milano Farini.

Il nuovo scalo merci *Milano Farini* è munito dei seguenti impianti:

due magazzini merci separati per arrivi e partenze con relativi binari di accosto;

due piani caricatori scoperti separati per arrivi e partenze con relativi binari di accosto e con carico di testa e di fianco;

sei stadere a ponte a rotaia continua con tavolato di m. 6 della portata di tonn. 40 ciascuna, di cui due non accoppiate;

sette gru fisse da sollevamento con manovra a mano, di cui quattro da tonn. 6, e tre da tonn. 10;

due sagome di carico tipo F. S.;

fronti di carico diretto per 290 carri;

fronti di scarico diretto per 505 carri.

Dalla data di attivazione la stazione di Milano Farini viene ammessa al servizio della piccola velocità ordinaria per i trasporti di merci e veicoli, senza alcuna limitazione.

In conseguenza di quanto sopra nel « Prontuario generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della Rete dello Stato » (edizione giugno 1914) sono da apportarsi le seguenti modificazioni:

— a pagina 35 fra i nomi di Milano Centrale e Milano Lambrate inserire:

/Milano Farini (h) /Milano/Milano/Milano/1. 3.11/—/—/—/—/O/V(21)/—/
e scali 1° Milano 15.16.35
37.39.67/S/P/T/F/10/20/S/

in calce alla pagina stessa trascrivere le seguenti note:

« (h) con sezione doganale di sussidio alla R. Dogana Principale di via Melchiorre Gioia, alla quale è allacciata ».

« (21) limitatamente ai trasporti a piccola velocità ordinaria » e nella nota (15) sostituire il nome di « Milano Porta Garibaldi » con quello di « Milano Farini ».

— a pagina 36 cancellare il nome delle stazioni di « Milano Porta Garibaldi » e « Milano Porta Garibaldi (via Farini) » e le relative indicazioni;

di contro al nome di Milano Porta Sempione cancellare il richiamo (11) esposto alla lettera *O* nella colonna 10;

in calce alla pagina stessa cancellare le note (6), (7), (8), (11),

e sostituire nella nota (10) il nome di « Milano Porta Garibaldi » con quello di « Milano Farini »;

— alle pagine 69, 71, 76, 77, 78 e 83 (Tavole polimetriche n. 1, 3, 11, 15, 16, 35, 37, 39 e 67) sostituire alla indicazione « Milano Centrale, Porta Garibaldi e Scalo via Farini (1) » quello di « Milano Centrale e Milano Farini (1) ».

Nel « Regolamento per il servizio doganale sulle ferrovie » edizione maggio 1910, le indicazioni a pag. 191 per *Milano*, ultimamente modificate col Bollettino commerciale n. 27-1920, punto 330, sono da sostituirsi con le seguenti:

« Milano »

« Spedizioni a grande velocità, piccola velocità accelerata ed ordinaria: L. 0.40 per quintale indivisibile.

« Tassa minima per spedizione: L. 1.

« Le merci dirette a Milano e vincolate a dogana si devono indirizzare: se a grande velocità alla stazione di Milano Centrale; se a piccola velocità accelerata od ordinaria alla stazione di Milano Farini ».

Conforme modificazione è da introdursi alla pagina 17 del fascicolo: « Corrispettivi e condizioni per l'eseguimento delle operazioni e formalità doganali » (edizione maggio 1910).

Inoltre a pagina 226, prima colonna, del citato Regolamento e rispettivamente a pagina 22 del detto fascicolo, occorre sostituire alle parole: « stazione di P. Garibaldi » e « Milano P. G. » le parole: « stazione Farini » e « Milano Farini ».

Così pure è da depennarsi l'aggiunta pag. 226-27 del ripetuto Regolamento, apportata con la prima appendice al medesimo, riferendosi essa alla sezione doganale del vecchio Scalo Farini, ora soppresso.

Nella « Prefazione generale all'orario generale di servizio » (edizione marzo 1921):

— a pagina 12 depennare i nomi di « Milano Porta Garibaldi » e « Milano Porta Garibaldi (via Farini) » con tutte le relative indicazioni.

In loro vece trascrivere il nome di « Milano Porta Garibaldi (Casello) », in carattere maiuscoletto, con le seguenti indicazioni:

MILANO PORTA GARIBALDI (Casello)	M	4.11.23 24.25.27 29.32.35

— fra i nomi di Milano Centrale e Milano Lambrate inserire:

MILANO FARINI (14)	M	27.29

— a pagina 18, cancellare la nota (37) e sostituire all'annotazione (14) la seguente:

« (14) *Milano-Farini.* — Ammessa ai trasporti a P. V. O. di merci e veicoli senza alcuna limitazione, con Sezione doganale di sussidio alla Regia Dogana di via Melchiorre Gioia, alla quale è allacciata ».

Nel fascicolo « Distanze chilometriche dalle stazioni continentali ai punti di scambio di Civitavecchia e Napoli scalo marittimo (Molo trapezoidale) da valere per la tassazione dei trasporti in servizio diretto ferroviario-marittimo (ediz. 17 febbraio 1916);

— a pagina 33, fra i nomi di Milano Centrale e Milano Lambrate inserire:

/MILANO FARINI/ — /—/ — /—/534/871/

— cancellare il nome di Milano Porta Garibaldi e le relative indicazioni.

Nel prontuario delle distanze chilometriche dalle stazioni della Rete dello Stato a quelle di Montebelluna e Cervignano ed ai vecchi transiti di Peri, Primolano, Pontebba e Cormons » a pagina 21 modificare la denominazione di « Milano Porta Garibaldi e via Farini » in « Milano Farini ».

Nell'indice dei prontuari manoscritti delle distanze chilometriche in uso nelle gestioni cancellare i nomi di « Milano Porta Garibaldi » e « Milano Porta Garibaldi (via Farini) », e fra i nomi di Milano Centrale e Milano Lambrate inserire:

/MILANO FARINI/37/18/

Nell'interno dei prontuari stessi a pagina 37, numero progressivo 18, modificare il nome di « Milano Porta Garibaldi » in « Milano Farini »;

— al numero progressivo 19 cancellare il nome di « Milano Porta Garibaldi (via Farini) » e le relative indicazioni.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *e* 22.

Ordine di servizio N. 125.

Estensione di servizio nella stazione di Castello di Godego.

Dal 12 settembre 1921 la stazione di Castello di Godego, della linea Bassano-Venezia, attualmente ammessa ai trasporti di viaggiatori, bagagli e cani, nonchè a quelli in dettaglio di merci a G. V. e P. V. O. in colli non superanti il peso di kg. 50 ciascuno, viene abilitata anche ai trasporti a carro completo a piccola velocità ordinaria, con l'obbligo alle parti di eseguire le operazioni di carico e scarico, a qualunque classe le merci appartengano, verso abbuono della relativa quota di diritto fisso stabilito dalle tariffe.

Pertanto la predetta stazione è stata provvista dei seguenti impianti:

1) un binario di carico e scarico diretto della lunghezza complessiva di m. 200 compresi i due tronchetti di sicurezza situati nel prolungamento del binario suddetto il quale è allacciato al binario di corsa mediante due comunicazioni semplici disposte in senso inverso;

un piazzale di carico di m. 13 che fronteggia per tutta la sua lunghezza il binario di carico e scarico suddetto.

2) I deviatoi estremi delle suddette comunicazioni sono muniti di ferma-deviatoi tipo F. S.

Nulla viene variato dell'impianto di segnalamento costituito, da entrambe le direzioni, da semafori di 1ª categoria preceduti da semafori di avviso.

La posizione normale di detti semafori rimane quella di via impedita.

In conseguenza di quanto sopra, a pagina 20, nel « Prontuario generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della Rete dello Stato » (edizione giugno 1914), di contro al nome della stazione di Castello di Godego, devesi aggiungere alla lettera *O*, nella colonna 10, il richiamo (13) e riportare in calce alla pagina stessa l'annotazione seguente:

« (13) Limitatamente anche ai trasporti a carro completo con obbligo per le parti di eseguire le operazioni di carico e scarico, a qualunque classe le merci appartengano, verso abbuono della relativa quota di diritto fisso stabilita dalle tariffe.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *e* 22.

Ordine di servizio N. 126.

Apertura all'esercizio della fermata di S. Giustina di Romagna.

Dal giorno 1° settembre 1921 sulla linea Bologna-Rimini sarà aperta all'esercizio al Km. 103,904 ed a sinistra della linea stessa la fermata di S. Giustina di Romagna, situata fra le stazioni di S. Arcangelo di Romagna e Rimini, dalle quali dista rispettivamente m. 3114 e m. 7136.

La fermata è protetta da 2 semafori di 2ª categoria, collocati entrambi alla sinistra rispetto alla marcia dei treni ai quali comandano e ciascuno alla distanza di m. 800 dall'asse del F. V. Entrambi sono muniti di suoneria di controllo. La loro posizione normale è quella di via libera.

La fermata di S. Giustina di Romagna è ammessa al servizio viaggiatori, bagagli e cani, e viene esercitata a mezzo di un guardiano, in base agli articoli 25 e 31 delle «Norme per il servizio contabile delle gestioni viaggiatori, bagagli, cani e tele-

grafo » pubblicate con l'ordine di servizio n. 160-1909 e successive modificazioni.

La fermata suddetta distribuirà biglietti di corsa semplice ai prezzi e per le corrispondenze indicate nell'allegato *A* al presente ordine di servizio.

Della registrazione e contabilità dei biglietti, nonchè del versamento dei relativi importi rimane incaricata la stazione di S. Arcangelo di Romagna.

In conseguenza di quanto sopra, nella « Prefazione generale all'orario generale di servizio (edizione marzo 1921), nel « Prontuario generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della Rete dello Stato » (edizione giugno 1914) e nei prontuari manoscritti delle distanze in uso nelle stazioni e negli Uffici di controllo, si dovranno praticare le aggiunte indicate nell'allegato *B* al presente ordine di servizio.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *e* 22.

Allegato **A** *all'ordine di servizio* n. 126-1921.

Prezzo dei biglietti in vendita da e per la fermata di S. Giustina di Romagna.

da	a e viceversa	Biglietti di corsa semplice			Stazione incaricata delle scritturazioni e dei versamenti
		1ª classe	2ª classe	3ª classe	
S. Giustina di Romagna	Rimini	4.20	2.60	1.70	S. Arcangelo di Romagna
	S. Arcangelo di Romagna	2.10	1.55	1.15	
	Savignano di Romagna	4.20	2.60	1.70	
	Gambettola	6.80	4.90	2.75	
	Cesena	9.50	6.55	4.15	
	Forlimpopoli - Bertinoro	13.80	9.40	5.70	
	Forlì	16.40	11.20	6.75	
	Faenza.	22.15	14.95	8.80	
	Castelbolognese	25.35	16.90	10.—	
	Imola	27.90	18.70	10.90	
	Castel S. Pietro d'Emilia	32.20	21.55	12.45	
	Varignana	34.95	23.20	13.50	
	Mirandola Ozzano . . .	36.85	24.55	14.15	
	S. Lazzaro di Savena .	38.80	25.75	14.80	
	Bologna	41.—	27.25	15.70	

N. B. — In aggiunta ai prezzi suindicati deve essere riscossa la tassa addizionale di centesimi 5.

Allegato **B** *all'ordine di servizio N.* 126–1921.

Nella « Prefazione generale all'orario generale di servizio » (edizione marzo 1921) a pagina 15 fra i nomi di S. Giustina e S. Gregorio devesi inserire:

S. Giustina di Romagna ✱ . . . LB/B/73

Nel « Prontuario generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della rete dello Stato » (edizione giugno 1914):

— a pagina 52 fra i nomi di S. Giustina e S. Gregorio devesi inserire:

S. Giustina di Romagna/Bologna-Ancona/Bologna/Forlì/S2/V(6)/B(6)—/—/
(Casa cantoniera 1° Bologna
/—/—/—/—/—/—/—/—/—/—/—/

— a pagina 87 nella tabella (S2) *Bologna-Ancona* devesi trascrivere, fra i nomi di S. Arcangelo di Romagna e Rimini, il nome di S. Giustina di Romagna con le seguenti distanze dalle stazioni della linea:

Bologna Centrale e Bologna Smistamento	Km.	104	Rimini	Km.	8
S. Lazzaro di Savena	»	98	Miramare	»	13
Mirandola Ozzano	»	93	Riccione	»	18
Varignana	»	88	Cattolica S. Giovanni	»	26
Castel S. Pietro d'Emilia	»	81	Gradara	»	30
Imola	»	70	Pesaro	»	41
Castel Bolognese	»	63	Fano	»	53
Faenza	»	55	Mondolfo Marotta	»	66
Forlì	»	40	Senigallia	»	75
Forlimpopoli Bertinoro	»	33	Marzocca	»	82
Cesena	»	22	Montemarciano	»	87
Gambettola	»	15	Falconara Marittima	»	92
Savignano di Romagna	»	8	Palombina	»	95
S. Arcangelo di Romagna	»	4	Ancona	»	101

Nei prontuari manoscritti delle distanze chilometriche in uso nelle stazioni e negli uffici di controllo:

— all'indice, fra i nomi di S. Giustina e S. Gregorio, devesi inserire:

/S. Giustina di Romagna/50/28 bis/
(casa cantoniera)

— a pagina 50 fra i nomi di S. Arcangelo di Romagna e Rimini devesi trascrivere:

//28 bis/S. Giustina di Romagna
(casa cantoniera)

ed esporre la distanza ed il relativo istradamento procedendo secondo quanto appresso:

Segue *Allegato* **B** *allordine di servizio N.* 126–1921.

Per i prontuari delle stazioni situate sulla linea Bologna-Ancona la distanza deve essere rilevata dalla tabella 82 a pagina 87 del Prontuario generale, già modificata come sopra è detto.

Per tutti gli altri prontuari la distanza deve invece essere formata aggiungendo Km. 40 a quella indicata per Forlì (pagina 50 numero progressivo 23), Km. 8 a quella indicata per Rimini (pagina 50 numero progressivo 29) Km. 92 a quella indicata per Falconara Marittima (pagina 51 numero progressivo 3) e scegliendo la più breve. L'istradamento sarà quello stesso esposto per la stazione che avrà servito di base per la formazione della distanza.

Circolare N. 38.

Radiazione dal parco F. S. di 10 carri-serbatoio metallici di proprietà privata.

Su richiesta della Società Esportazione agricola italiana di Reggio Emilia è stata autorizzata la radiazione dal nostro parco veicoli dei 10 carri-serbatoio metallici Mv 914004 - 914008 - 914010 - 914013 - 914015 - 914018 - 914025 - 914032 - 914036 e 914039, che la prefata Società ha venduto alle Ferrovie di Reggio Emilia.

Detti carri dovranno perciò essere cancellati alle pagine 55 e 56 dell'Elenco dei carri di proprietà privata inscritti nel parco F. S., edizione 1914, e non potranno più entrare sulle nostre linee senza il preventivo consenso del Servizio Movimento e Traffico.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 5, 7, 22, 40, 41, 42, 43, 44, 45 *ed ai controllori del materiale.*

Circolare N. 39.

Esame di abilitazione alle funzioni di Conduttore e di Conduttore principale. Sessione ordinaria 1921.

Per provvedere ai bisogni che si verificano nel personale dei treni è necessario procedere presso tutte le Divisioni e presso le Delegazioni di Trento, Trieste e Cagliari alla sessione ordinaria d'esami 1921 per l'idoneità a funzioni di conduttore e conduttore principale, sessione che dovrà avere inizio il 15 settembre p. v.

Saranno ammessi a tale sessione (eccezionalmente e per una volta tanto) anche gli agenti riprovati in quattro precedenti sessioni:

a) per le funzioni di conduttore i frenatori stabili e quelli nominati in prova a tutto il 31 agosto c. a. formando due gruppi separati;

b) per le funzioni di conduttore principale i seguenti agenti che abbiano già conseguito la nomina, o che, per compiuto esperimento, abbiano acquistato titolo a conseguirla entro il 31 agosto corrente anno:

1° gruppo - Conduttori del grado 13°;

2° gruppo - Conduttori del grado 14°, già idonei a conduttori del grado 13°;

3° gruppo - Conduttori del grado 14°;

4° gruppo - Frenatori immessi in funzioni di conduttore grado 14 non oltre il 14 settembre p. v.

Le prove verranno regolate in base ai programmi di cui all'Ordine di servizio 365-1908; eppertanto gli agenti dovranno sostenere gli esami come segue:

i frenatori di cui al punto *a*), secondo il programma valevole per la idoneità ad ex guardafreno;

i conduttori grado 13 (1° gruppo sub-*b*), nonchè i conduttori grado 14°, già idonei a conduttore grado 13 (2° gruppo sub-*b*), secondo il programma stabilito per l'idoneità ad ex capo conduttore;

i conduttori del grado 14 (3° gruppo sub-*b*) ed i frenatori in funzione di conduttore (4° gruppo sub *b*), contemporaneamente, secondo i programmi per l'idoneità tanto ad ex conduttore quanto ad ex capo conduttore, avvertendo che non saranno riconosciuti idonei per il grado superiore qualora siano riprovati anche in una sola materia.

I conduttori principali, provenienti dagli ex capi frenatori, e non aventi le abilitazioni complete per la dirigenza dei treni saranno ammessi agli esami relativi secondo il programma per ex conduttore o per ex capo conduttore, o per entrambi, a seconda delle abilitazioni precedentemente conseguite.

Nei riguardi dell'ammissione agli esami e delle esclusioni previste dall'art. 83 R. P., si dovrà provvedere a termini dell'art. 19 del R. D. 13 marzo 1921, n. 341.

Appena ultimate le prove e non dopo il 15 novembre p. v., le Divisioni trasmetteranno, unitamente all'elenco dei rinunciatari e degli esclusi, i verbali degli esami e le graduatorie degli idonei in triplice copia.

Comunicazioni.

VARIAZIONI da apportare all'elenco dei rappresentanti e delegati di categoria.

Categoria	Carica	Indicazioni già portate nei bollettini	*Variazioni*
1ª	Delegato	**Brighenti** ing. comm. Roberto – capo divisione – Uff. Div. Lav. Ancona.	15. 12. 1920. Esonerato dal servizio.
»	Deleg. suppl.	**Bobbio** ing. cav. Giuseppe – ing. capo – Sez. Lav. Novara.	Nominato delegato effettivo per la circoscrizione di Ancona.
3ª	Delegato	**Sampieri** Nicolò – segretario capo – Rag. comp. Palermo	28. 4. 1921. Esonerato dal servizio.
20ª	Id.	**Dugo** Matteo – verificatore – Sq. R. Venezia.	14. 6. 1921. Esonerato dal servizio.
24ª	Deleg. suppl.	**Brunati** Michele – guardaportone – Off. loc. Pietrarsa.	14. 5. 1921. Esonerato dal servizio.
26ª	Delegato	**Ferrante** cav. Francesco – capo staz. princ. – Staz. Livorno C.	Affidatogli anche il mandato di delegato per le circoscrizioni di Ancona e Roma.
33ª	Deleg. suppl.	**Rimedio** Andrea – assistente di staz. di 2ª cl. – Staz. Roma-Termini.	25. 4. 1921. Esonerato dal servizio.
34ª	Delegato	**Chiappi** Guido – deviatore – Staz. Firenze C- M.	Affidatogli anche il mandato di delegato per la circoscrizione di Ancona.

Il Direttore generale
C. CROVA.

SENTENZA

Rappresentanza - Regime di guerra.

1. — *E' nulla, ai fini della decorrenza del termine per il passaggio in giudicato, la notifica di una sentenza al Capo compartimento residente nella stessa località del collegio giudicante, se nel giudizio l'Amministrazione era già rappresentata dal capo di altro compartimento.*
2. — *La presunzione di irresponsabilità del vettore stabilita dal regime di guerra per le spedizioni eseguite a rischio e pericolo degli speditori, non rimane distrutta dal fatto in se che il danno sia derivato dal cattivo stato del carro usato per il trasporto.*

CASSAZIONE DI NAPOLI. — 30 giugno 1921 — Ferrovie Stato c. Perrone Francesco.

Omissis :

Considerato che la eccepita inammissibilità del ricorso, proposto dalle Ferrovie dello Stato, nel 3 gennaio 1921, avverso la sentenza resa dalla Corte d'Appello di Napoli nel 29 marzo 1920, potrebbe essere ritenuta nella sola ipotesi che fosse avvisata valida la notificazione di cotesta sentenza fatta dal Perrone al capo del Compartimento di Napoli, invece che al capo del Compartimento di Bari. Ma un tale avviso è combattuto dall'alinea 5° dell'art. 12 del decreto 28 giugno 1912. Qui vi si legge :

« Il capo del Compartimento rappresenta l'Amministrazione nelle cause di competenza della magistratura giudiziaria ed amministrativa residente nel territorio a tal fine assegnato a ciascun Compartimento, e conserva la rappresentanza anche se in caso di lite la causa fu portata a cognizione di magistratura residente in altro compartimento ».

Con questa disposizione, di carattere singolare, si è derogato per quanto attiene alla notificazione dell'atto di citazione e conseguentemente in omaggio all'art. 368 della procedura civile per quanto attiene alla notificazione della sentenza, alla norma di carattere generale contenuta nell'art. 138 della legge sul rito civile per cui « la citazione è notificata per le Amministrazioni dello Stato a chi le rappresenta nel luogo in cui risiede l'autorità giudiziaria davanti cui è portata la causa ».

Il dettato, la ragione d'essere e la finalità dell'alinea 3° dell'art. 12 del decreto 28 giugno 1912 escludono che colui, il quale trovisi in giudiziale contrasto con l'amministrazione delle Ferrovie dello Stato, possa notificare atti e sentenze a suo libito a chi è chiamato a rappresentarlo sul luogo in cui ha sede il giudice di primo grado, e a chi lo rappresenta ove si svolgono le successive fasi della giurisdizione.

In verità: *a)* disporre imperativamente che il capo del Compartimento, in cui il giudizio venga iniziato, ha la rappresentanza e la conserva nei successivi gradi della giurisdizione quantunque questo si compie in altri Compartimenti, vale di necessità escludere imperativamente la concorrenza della rappresentanza nel capo dell'uno e degli altri compartimenti;

b) la prima parte della riferita disposizione dell'art. 12, quella cioè che affida la rappresentanza al capo del Compartimento in cui ha sede il giudice di primo grado, nulla contiene di nuovo trovandosi compresa nel dettato dell'art. 138 della procedura civile, e mancherebbe quindi della sua ragione di essere se fosse disgiunta dalla seconda parte, dalla dichiarazione cioè del permanere della rappresentanza nel capo del Compartimento che sia sede del giudice di prima istanza, la quale ha derogato al detto art. 138 della legge comune sul rito; *c)* si volle semplificare e rendere il procedimento giudiziale più spedito mediante la continuità della rappresentanza dell'Amministrazione ferroviaria presso i successivi organi giurisdizionali e soprattutto evitare le dubbiezze sorte nell'applicazione dei predetti articoli 368 e 138, e questo intento, ammettendo la coesistenza delle notificazioni di atto e sentenza nella sede dei diversi organi giurisdizionali che furono chiamati a pronunciare sentenza, non solo non sarebbe raggiunto, ma rimarrebbe vieppiù ostacolato col concedersi a chi

è in contrasto con l'amministrazione ferroviaria una libertà di movimento, anche maggiore di quella ordinaria e procedente dall'art. 138.

Ma nel caso in esame la irritualità della notificazione della sentenza 29 marzo 1920 all'Amministrazione ferroviaria nella persona del capo del Compartimento di Napoli, è resa anche più manifesta dal fatto che tanto nella fase del giudizio, che si chiuse con la decisione 25 luglio 1918 di questo Collegio supremo, quanto nella sede di rinvio che condusse alla sentenza 29 marzo 1920, la rappresentanza della detta Amministrazione non erasi mai assunta dal capo del Compartimento di Napoli.

Onde il Perrone, notificando al Capo del Compartimento di Napoli una sentenza conseguita in confronto del Capo del Compartimento di Bari, disconosceva uno stato di fatto da lui stesso accettato senza contrasto e sul quale conseguentemente si era costituito, svolto ed esaurito il rapporto giuridico processuale.

Considerato che la sentenza 29 marzo 1920 della Corte di Appello di Napoli, ha messo di nuovo in piena luce che le farine del Perrone, viaggiando nell'agosto del 1915 dalla stazione di Manfredonia a quella di Cerignola, furono avariate dall'acqua piovana penetrata nel vagone ferroviario attraverso il copertone sdrucito.

Inoltre la interlocutoria 14 luglio 1919 ha ritenuto e la denunciata sentenza del 29 marzo 1920 ha ribadito, ambedue accettando l'opinamento accolto dalla decisione 25 luglio 1918 di questo Collegio Supremo, che la norma contenuta nell'art. 1° del decreto 15 aprile 1915, n. 672 per la quale il trasporto delle merci è assunto dalle Ferrovie a tutto rischio e pericolo del mittente, conduce in caso di perdita della merce od avaria alla responsabilità delle Ferrovie unicamente nella ipotesi in cui si provi dallo speditore che l'evento dannoso non sia stato determinato dalle contingenze della guerra.

Ora discende dall'ammissione di quei fatti che i tre elementi oggettivi presupposti dalla violazione di un normale contratto di trasporto, ossia l'evento dannoso, il fatto da cui questo evento fu determinato e lo esplicarsi di un tal fatto nella sfera di attività del vettore, fuori dello stato di guerra ricorrerebbero tutti concretandosi nel deterioramento delle farine, nello stato del carro

in cui le farine si deposero, e nella violazione delle norme che impongono al vettore di apprestare mezzi di trasporto idonei.

Ma discende ad un tempo dai principii giuridici, delineati da questa Corte regolatrice col pronunciato 25 luglio 1918, che la prova dell'elemento soggettivo delle imputabilità del vettore, consistente nella libera risoluzione di costui a non osservare le assunte obbligazioni ovvero nella omissione della dovuta diligenza nel praticarle, mentre nello stato di pace è raggiunta qualora sia dimostrato che le Ferrovie allo inizio del trasporto e nel corso di esso non si siano resa contezza dello stato del vagone, nel periodo della guerra invece è mestieri che lo speditore, a rischio e pericolo del quale avviene il trasporto, dimostri che, malgrado le anormali condizioni del traffico dovute alle esigenze della guerra, trovavasi in grado di dare un carro idoneo all'uso cui si destinava, o che alle deficienze di esso si avrebbe potuto ovviare lungo il percorso.

Evidentemente quindi la Corte di Appello di Napoli, giudicando che la imputabilità delle Ferrovie procede tuttavia dalla inosservanza dell'obbligo che ha il vettore di apprestare mezzi di trasporto congrui e di tenerli senza interruzione in buone condizioni anche durante lo stato anormale di cose creato dalla guerra perchè altrimenti rimarrebbero frustrati quelli che sono gli elementi sostanziali del contratto di noleggio, ha spostato i termini del problema, ha apportato arbitrarie limitazioni ai principii a cui nondimento affermava di aderire, ed è caduta in conseguenze inconciliabili coi precetti contenuti nella sentenza 25 luglio 1918 ed a sè stessa imposti.

Ha spostato i termini del problema, perchè non si è mai dubitato (ed era dunque superfluo far capo per darne la prova al dettato degli articoli 107 e 130 delle tariffe e delle condizioni di trasporto e deg'i art. 18 e 21 del Regolamento sulla polizia e sicurezza delle strade ferrate) che il carro per cui vengono collocati sacchi di farina deve essere tenuto in condizioni tali che non sia possibile vi penetri l'acqua piovana, e trattasi invece di constatare se le necessità dello stato di guerra giungessero a giustificare il comportamento che le Ferrovie tennero verso il Perrone. Ha introdotto nei dettami dell'art. 4 del decreto 25 giugno 1905 e dell'art. 1 del decreto 15 aprile 1915 limitazioni arbitrarie, perchè

queste disposizioni legislative, accogliendo il principio che per per i bisogni della guerra le Ferrovie sono sino alla prova del contrario irresponsabili delle avarie toccate alle merci durante il viaggio, non sono risalite agli eventi da cui le avarie sono state determinate e quindi si riferiscono anche alle avarie che *sono procedute dal cattivo stato del materiale ferroviario.*

La sua risoluzione non si concilia col contenuto della decisione 25 luglio 1918 ed è in se stessa discordante, perchè ammettere l'applicabilità delle particolari norme legislative richieste dallo stato di guerra importa escludere (e non trarne partito ad un tempo) l'applicabilità delle disposizioni di carattere generale che governano i trasporti nello stato di pace.

E' mestieri pertanto accogliere il ricorso e rinviare la causa ad altro giudice di pari grado per nuovo esame e per provvedere anche sulle spese.

Per questi motivi la Corte senza attendere alle eccezioni d'inammissibilità che rigetta, cassa la sentenza denunziata e rinvia la causa.

Anno XIV – N. 37

15 Settembre 1921

BOLLETTINO UFFICIALE DELLE FERROVIE DELLO STATO

Si pubblica il giovedì

INDICE

(1115) Roma, 1921-22 — Stabilimento Poligrafico per l'Amministrazione della Guerra.

LEGGE 20 *agosto* 1921, *n.* 1177, *che reca provvedimenti contro la disoccupazione* (1).

VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA.

Il Senato e la Camera dei deputati hanno approvato;
Noi abbiamo sanzionato e promulghiamo quanto segue:

TITOLO I.

Agevolazioni per opere pubbliche concesse o sussidiate dallo Stato.

Art. 1.

Per accelerare l'esecuzione di opere pubbliche concesse o sussidiate dallo Stato, anche al fine di combattere la disoccupazione, indipendentemente dal finanziamento che la Cassa depositi e prestiti è autorizzata a fare in base alle vigenti disposizioni, la Cassa nazionale per le assicurazioni sociali, l'Istituto nazionale delle assicurazioni e le Casse di risparmio gestite dal Banco di Napoli e dal Banco di Sicilia accorderanno mutui per lire 500.000.000 ripartiti per lire 300 milioni nell'esercizio 1921-922 e lire 200 milioni nell'esercizio 1922-923.

I fondi predetti saranno, con deliberazione dei rispettivi Consigli di amministrazione, destinati a mutui in favore di Provincie, di Comuni o di concessionari di opere pubbliche, secondo le indicazioni del Comitato di cui all'articolo 10.

La Cassa nazionale, l'Istituto nazionale e le Casse di risparmio potranno acquistare, per tutta o parte della somma indicata, obbligazioni che il Consorzio di credito per le opere pubbliche emetterà in dipendenza dei mutui accordati per le dette opere.

Tali mutui potranno essere contratti in base a deliberazione di Commissioni straordinarie per le Provincie e di commissari Regi per i Comuni, non ostando per essi la limitazione stabilita dall'articolo 324 del testo unico 4 febbraio 1915, n. 148.

(1) Pubblicata nella *Gazzetta ufficiale* 7 settembre 1921, n. 212.

Art. 2.

Gli Istituti mutuanti possono accordare, in base a deliberazione del suddetto Comitato, anticipazioni non eccedenti un decimo dell'importo dei mutui agli Enti concessionari delle opere, appena deliberata la concessione di essi.

Il tesoro dello Stato garantisce le somme versate in anticipazione fino a quando non venga costituita la garanzia da parte dei mutuatari, entro il limite dell'importo dei contributi a carico dello Stato, secondo le leggi vigenti.

Le somme accordate in anticipazione saranno erogate, in relazione allo stato di avanzamento dei lavori, sotto la responsabilità degli Enti concessionari dei mutui e col controllo dei competenti uffici cui è demandata la vigilanza per la esecuzione delle opere.

Art. 3.

Con decreto Reale, su proposta del ministro dei lavori pubblici, di concerto coi ministri di agricoltura e del lavoro, possono essere costituiti nell'Italia centrale, meridionale ed insulare Enti autonomi di bonifica per la esecuzione dell'opera di bonifica di prima categoria quando i comprensori da sistemare idraulicamente siano suscettibili di redditizia utilizzazione agricola.

Dell'Ente fanno parte lo Stato, le Provincie, i Comuni interessati.

All'Ente di bonifica possono essere affidati anche i lavori di trasformazione agraria, nel quale caso fanno parte dell'Ente anche i proprietari interessati, rappresentati da due delegati da essi prescelti, ed in mancanza da due proprietari cui siano rispettivamente intestati in catasto la maggiore e la minore superficie dei terreni da bonificare.

I contributi dello Stato e degli Enti locali nelle opere di bonifica idraulica sono determinati nella misura stabilita dal decreto luogotenenziale 30 giugno 1918, n. 1109, modificato dal decreto 13 aprile 1919, n. 568, anche quando sia insufficiente la rispettiva spesa autorizzata.

Per la bonifica agraria sono applicabili le disposizioni stabilite per l'Agro romano dagli articoli 20, 21, 22, 25, 28, 29 e 30 del testo unico di leggi 10 novembre 1905, n. 647, e degli articoli 2, 3, 4, 5, 8, 13 della legge 17 luglio 1910, n. 482, e 2 del decreto legge 9 novembre 1919, n. 2297.

Con decreto Reale, inteso il Consiglio di Stato, saranno determinate le disposizioni necessarie per la costituzione e il funzionamento degli Enti autonomi di bonifica, per l'estensione del compito degli Enti stessi all'attuazione della viabilità ordinaria e rurale, per le modalità di pagamento dei contributi governativi e per il finanziamento delle opere anche in deroga per tale parte alle corrispondenti disposizioni delle leggi vigenti.

Art. 4.

Con decreto Reale, su proposta del ministro d'agricoltura di concerto con quelli dei lavori pubblici e del lavoro, potrà essere dichiarata di pubblica

utilità ed obbligatoria la costruzione di canali e di altre opere di grande irrigazione su progetti redatti dallo Stato, o da altri Enti pubblici o privati.

Col decreto stesso sarà determinato il concorso dello Stato nella misura massima di un terzo della spesa, rimanendo la restante spesa a carico delle proprietà interessate.

Per la costituzione dei relativi Consorzi sono applicabili le disposizioni del decreto Luogotenenziale 8 agosto 1918, n. 1255, relative ai Consorzi di bonifica di seconda categoria.

Con la legge d'approvazione del bilancio del Ministero d'agricoltura saranno di anno in anno portate in aumento al corrispondente capitolo le somme occorrenti per la quota di concorso a carico dello Stato.

Art. 5.

Per agevolare nel Mezzogiorno e nelle Isole la costruzione di nuovi impianti idroelettrici concessi o da concedere, compresa la costruzione delle linee di trasmissione di energia elettrica gli Enti concessionari che, da soli o consorziati, siano proprietari nel Regno di altri impianti di produzione, trasmissione e distribuzione di energia elettrica in regolare efficienza, potranno ottenere per le nuove opere e in relazione allo stato di avanzamento dei lavori la concessione di mutui dagli Istituti indicati nell'art. 1 sino a lire 200.000.000 anche oltre l'ammontare capitalizzato dei sussidi governativi, entro il limite della metà del valore venale degli impianti esistenti e mai oltre il valore degli impianti stessi risultante dall'ultimo bilancio anteriore alla pubblicazione della presente legge.

Art. 6.

Se all'atto della stipulazione dei mutui gli Enti mutuatari hanno passività ipotecarie sugli impianti offerti in garanzia od obbligazioni in circolazione, il relativo importo al valore nominale è detratto dal valore venale degli impianti agli effetti dell'ammontare massimo dei mutui da concedere.

Art. 7.

Al Ministero dei lavori pubblici, sentito il parere del Consiglio superiore delle acque, spetta di valutare gli impianti che costituiscono la garanzia dei mutui, ed accordare il nulla osta alla stipulazione dei mutui stessi.

A garanzia del pagamento del capitale e degli interessi dovuti è costituito un privilegio sugli impianti stessi, che prende grado dopo quello spettante allo Stato in base all'art. 1962 del Codice civile, nonchè dopo i crediti per obbligazioni e mutui ipotecari esistenti prima del mutuo garantito. Il privilegio si estende anche ai nuovi impianti.

Art. 8.

Qualora gli Enti debitori si rendano inadempienti agli obblighi assunti verso gli Istituti mutuanti e questi per i propri ordinamenti non siano in

grado di altrimenti rivalersi verso l'Ente debitore, il ministro dei lavori pubblici dichiarerà, agli effetti del Regio decreto-legge 9 ottobre 1919, numero 2161, la decadenza della concessione per l'impianto a cui favore è stato contratto il mutuo, ed occorrendo dichiarerà decaduta anche la concessione relativa agli impianti già esistenti dati in garanzia.

Dichiarata la decadenza il Ministero dei lavori pubblici subentrerà nelle ragioni dell'Istituto sovventore ed assicurerà a questo la continuità ed il regolare pagamento delle annualità ancora dovute.

Art. 9.

Il comitato di cui all'articolo 10 provvederà ad accertare lo stato dei lavori di derivazioni d'acqua a scopo di produzione di energia che, secondo i rispettivi atti di concessione, dovrebbero essere ultimati entro il triennio dalla pubblicazione della presente legge.

Nel caso in cui i lavori non siano iniziati o siano stati interrotti o siano condotti in modo da non dare affidamento per la loro ultimazione nei termini prescriti il Comitato, inteso il parere del Consiglio superiore delle acque, ordinerà le misure necessarie perchè i lavori vengono sollecitamente eseguiti, ed anche la decadenza della concessione in casi più gravi.

Art. 10.

Al fine di coordinare il piano delle opere pubbliche e spese relative previste nella presente legge e delle altre già autorizzate in relazione alle esigenze delle singole regioni ed anche alle condizioni del mercato del lavoro, è costituito un Comitato presieduto dal presidente del Consiglio dei ministri, del quale fanno parte i ministri del tesoro, dei lavori pubblici, dell'agricoltura, dell'industria e commercio, delle terre liberate e del lavoro e previdenza sociale.

Il Comitato sarà assistito da una Giunta tecnica, da nominarsi dal presidente del Consiglio dei ministri, costituita secondo le norme che saranno determinate per regolamento.

Art. 11.

Il ministro del lavoro provvederà per l'amministrazione del fondo per anticipazioni di L. 50,000,000 già iscritto nel bilancio del Ministero stesso a termini dell'art. 19 del decreto-legge 19 ottobre 1919, n. 2214.

Art. 12.

Con decreto del ministro del tesoro sarà stanziata nel bilancio del Ministero dei lavori pubblici ed in quello del lavoro e della previdenza sociale, per l'esercizio finanziario 1921-922, la somma di L. 50,000 per ciascuno, allo scopo di provvedere alle spese determinate dall'applicazione del presente titolo.

TITOLO II.

Autorizzazioni di spese e provvedimenti per l'esecuzione di opere pubbliche.

Art. 13.

Sono autorizzate le seguenti spese, da iscriversi nella parte straordinaria dello stato di previsione del Ministero dei lavori pubblici per provvedere all'esecuzione di opere pubbliche:

a) L. 61,000,000 per opere di ponti e strade (in aggiunta alle precedenti autorizzazioni), escluse quelle di Basilicata e di Calabria, e di cui lire 10 milioni per sussidi stradali a norma dell'art. 16:

b) L. 5,000,000 per lavori occorrenti a coordinare e spostare le strade nazionali e provinciali in relazione alla costruenda linea ferroviaria Cuneo-Ventimiglia:

c) L. 45,000,000 per opere idrauliche nelle varie Provincie del Regno, escluse quelle di Basilicata, Calabria, Venete e di Mantova (in aggiunta alle precedenti autorizzazioni);

d) L. 50,000,000 per opere marittime nelle varie Provincie del Regno escluse quelle del Veneto, di Basilicata e Calabria (id);

e) L. 3,000,000 per la prosecuzione dei lavori al monumento nazionale a Vittorio Emanuele II, (id);

f) L. 4,000,000 per la sistemazione montana e valliva dei torrenti a difesa degli abitati capoluogo e frazioni del comune di Messina (id.);

g) L. 7,000,000 per opere nella Basilicata escluse quelle stradali (id.);

h) L. 42,000,000 per opere nelle Provincie calabresi escluse quelle stradali (id.);

i) L. 25,000,000 per opere in dipendenza di alluvioni, piene e frane (id.);

l) L. 33,000,000 per opere idrauliche nelle Provincie Venete e di Mantova (id.);

m) L. 10,000,000 per opere da eseguire nel porto di Venezia Chioggia (id.);

n) L. 5,000,000 per riparazioni di danni di guerra ad opere stradali (id.);

o) L. 90,000,000 per costruzioni di strade ferrate nelle diverse Provincie del Regno (id.);

p) L. 100,000,000 per integrare le deficienze dei vari capitoli del bilancio dei lavori pubblici negli esercizi 1921-922, 1922-923 e 1923-924, per la esecuzione di opere già autorizzate da legge, con preferenza alle strade di allacciamento dei Comuni o frazioni isolate e di accesso alle stazioni.

Art. 14.

Sono autorizate le assegnazioni straordinarie:

a) di L. 300 milioni per la costruzione a cura diretta dello Stato della

ferrovia del Predil da Trieste per Cividale e Creda a Tarvisio con allacciamento da Creda a Santa Lucia di Tolmino;

b) di L. 60 milioni per le rettifiche della linea dalla Val Sugana dall'ex confine austriaco.

In conto delle somme indicate, con decreto del ministro del tesoro verrà rispettivamente inscritto nel bilancio del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio finanziario 1921-922 un primo fondo di L. 15 milioni e L. 5 milioni. Il rimanente importo sarà stanziato nel bilancio stesso in sede di previsione in relazione all'avanzamento dei lavori.

Art. 15.

Con decreti Reali promossi dal ministro dei lavori pubblici di concerto con quello del tesoro, sentito il Comitato di cui all'articolo 10, sarà provveduto alla assegnazione dei fondi, di cui all'articolo 13, a favore delle varie opere, da stanziarsi per L. 100 milioni nell'esercizio 1921-922 e secondo la necessità e lo sviluppo dei lavori negli esercizi successivi non oltre il 1923-924.

Sui fondi stanziati per le opere graveranno sino al limite massimo del 10 per cento le spese necessarie per retribuire tecnici privati incaricati della compilazione dei progetti a norma dell'art. 1 del decreto-legge 6 febbraio 1919, n. 107, o della direzione od assistenza dei lavori, e per accordare speciali compensi a funzionari del Genio civile per maggiori loro prestazioni.

Art. 16.

I sussidi a Comuni e consorzi di cui all'art. 321 della legge 20 marzo 1865 allegato *f)* ed al R. decreto 16 giugno 1904, n. 415, per le costruzioni di strade esterne agli abitati che verranno iniziate entro il 31 dicembre 1921 e delle quali è prevista la ultimazione per il 31 dicembre 1922, e per la sistemazione di strade esterne ed interne, potranno raggiungere la misura del 40 per cento; tale misura non sarà conservata pei lavori fatti dopo la detta epoca.

I sussidi concessi in virtù del R. decreto 13 aprile 1919, n. 570, potranno essere corrisposti in misura non superiore al 40 per cento anche pei lavori eseguiti fino al 31 dicembre 1922.

Quando si tratti di opere di poca importanza, la cui spesa non superi le L. 100,000, bastano perizie sommarie che, comprendano la descrizione delle opere, i tipi planimetrico ed altimetrico in piccola scala ed un preventivo approssimativo della spesa.

Per i Comuni aventi una popolazione non superiore a 50,000 abitanti, che abbiano ecceduto il limite legale di sovrimposta su terreni e fabbricati, e non possano per le condizioni di bilancio sostenere gli oneri derivati dai nuovi mutui occorrenti per riprendere o ultimare la costruzione di acquedotti, sospesa o ritardata per le condizioni create dalla guerra, il paga-

mento della relativa annualità ha inizio dall'undicesimo anno dall'apertura dell'acquedotto all'esercizio.

Allorquando lo Stato corrisponderà sussidi in misura del 40 per cento per costruzioni di strade esterne all'abitato, la Provincia sarà obbligata a contribuire in ragione non inferiore al 30 per cento.

Art. 17.

Gli Enti locali che sussidiano per loro conto i Comuni ed i Consorzi per la maggiore spesa che è a loro carico, possono ottenere per tali sussidi mutui dagli Istitui di cui all'art. 1 della presente legge.

Art. 18.

Il ministro del tesoro, mediante accensione di debiti nei modi e nelle forme che riterrà opportuni, provvederà i fondi occorrenti per gli stanziamenti da farsi in conto delle somme autorizzate dalla presente legge per costruzioni di strade ferrate.

Art. 19.

Il limite d'impegno nell'esercizio 1921-922 per le sovvenzioni di costruzioni ferroviarie fissato in L. 4,000,000 nell'art. 3 del disegno di legge per lo stato di previsione della spesa dell'esercizio suddetto, è elevato a lire 10 milioni.

Art. 20.

All'art. 2 della legge 14 aprile 1921, n. 489, è sostituito il seguente:

«Tale spesa sarà stanziata in apposito capitolo del bilancio del Ministero dei lavori pubblici e ripartita come appresso:

L.	1,400,000	a carico	dell'esercizio	1921-922
»	1,500,000	»	»	1922-923
»	1,500,000	»	»	1923-924
»	2,000,000	»	»	1924-925
»	2,000,000	»	»	1925-926

Al pagamento del concorso dello Stato si potrà provvedere, durante gli esercizi finanziari suindicati, anche ratealmente, in relazione all'avanzamento dei lavori».

Art. 21.

Il ministro del tesoro è autorizzato ad iscrivere nel bilancio dei lavori pubblici le somme necessarie per la applicazione degli articoli contenuti in questo titolo della presente legge.

Art. 22.

Le opere di compentenza economica promiscua dello Stato e degli Enti locali, relative ai porti di seconda e terza classe, sono considerate obbligatorie, a termini del secondo comma dell'art. 13 del testo unico 2 aprile 1885, n. 3095, in quanto rientrino tra quelle designate specificamente nelle leggi di autorizzazione fin qui emanate o siano previste nei piani regolatori approvati nei modi di legge.

Sono del pari considerate obbligatorie le opere di completamento delle precedenti e le riparazioni straordinarie.

Il limite di lire 100,000 stabilito al n. 3 dell'articolo 19 del testo unico 2 aprile 1885, n. 3095, per la obbligatorietà di nuove opere nei porti di quarta classe è elevato a lire 500,000.

Art. 23.

Ai commi 1 e 2 dell'articolo 2 del decreto Luogotenenziale 6 febbraio 1919, n. 107, sono sostituiti i seguenti:

progetti di tutte le opere a carico delle Amministrazioni civili dello Stato, esclusi quelli per le strade ferrate, sono approvati dal ministro competente su parere o su visto:

a) dell'ingegnere capo del genio civile sino all'importo di lire 500,000;

b) dell'ispettore superiore compartimentale del genio civile sino a lire 1,000,000;

c) del Consiglio superiore dei lavori pubblici per cifre maggiori.

Occorrerà tuttavia il parere del Consiglio superiore dei lavori pubblici quando debbano essere determinati criteri di massima, o si tratti di progetti parziali per un'opera la cui spesa complessiva si prevede superiore ad un milione, salvo che costituiscano esecuzione d'un progetto di massima già approvato.

Art. 24.

Sono prorogati di due anni i termini stabiliti dall'art. 33 del decreto Luogotenenziale 6 febbraio 1919, n. 107, e dagli articoli 1, 4 e 5 del decreto-legge 2 ottobre 1919, n. 1916.

TITOLO III.

Provvedimenti per la intensificazione delle opere di bonificamento agrario o di sistemazione montana.

Art. 25.

La somma di 30 milioni prevista dagli articoli 29 del testo unico 10 novembre 1905, n. 647, e 20 del R. decreto-legge 28 novembre 1919, n. 2405, per

la somministrazione di mutui di favore da concedersi per l'esecuzione di opere di bonificamento agrario, è portata a lire 50 milioni per l'esercizio 1921-922 e per ciascuno dei tre esercizi successivi.

Nel bilancio del Ministero di agricoltura saranno stanziate, annualmente, le somme occorrenti per il servizio per gli interessi sui detti mutui.

L'estensione dei benefici delle leggi sul bonificamento dell'Agro romano, autorizzata con l'art. 4 del decreto-legge 9 novembre 1919, n. 2297, e con l'art. 16 del citato decreto-legge 28 novembre 1919, n. 2405, è accordata con decreto Reale, su proposta del ministro di agricoltura, di concerto coi ministri dei lavori pubblici e del lavoro.

Con decreto Reale su proposta del ministro di agricoltura di concerto con i ministri dei lavori pubblici e del lavoro potranno essere estesi ai territori soggetti a bonifica idraulica i benefici delle leggi sul bonificamento dell'Agro romano.

Art. 26.

Per usufruire delle maggiori assegnazioni di L. 80 milioni, autorizzate per il quadriennio 1921-925, le domande di mutui di favore, fatta eccezione per le bonifiche di cui all'art. 3, dovranno essere presentate, corredate dei progetti tecnici, entro il mese di novembre 1921 e i lavori dovranno avere inizio entro il successivo mese di marzo 1922.

Art. 27.

In aumento della spesa straordinaria di L. 6 milioni per lavori di rinsaldamento e di rimboscamento dei terreni compresi in un bacino montano, stanziati nel bilancio del Ministero di agricoltura, in applicazione degli articoli 2 e 18 della legge 21 marzo 1912, n. 442, sono iscritte, nel bilancio del Ministro stesso, le somme di L. 6 milioni per l'esercizio in corso e di L. 4 milioni per ciascuno dei tre esercizi successivi.

Le maggiori somme stanziate saranno erogate per la esecuzione dei lavori più urgenti di sistemazione dei bacini montani da determinarsi dal ministro di agricoltura.

TITOLO VI.

Provvedimenti relativi alla costruzione di case popolari ed economiche.

Art. 28.

Sono approvate le seguenti maggiori assegnazioni annue, a cominciare dall'esercizio 1921-922, nel bilancio del Ministero dell'industria e commercio:

a) di L. 20 milioni per contribuire al pagamento di una parte degli

interessi sulle operazioni di mutuo previste dalla legge 7 aprile 1921, n. 463, con equo riguardo al centri aventi popolazione inferiore ai 40,000 abitanti.

Di tale somma L. 2,000,000 annui sono stanziati nel bilancio del Ministero per l'agricoltura per contributi d'interessi per la costruzione di case coloniche e saranno erogate con le modalità da stabilirsi con R. decreto:

b) di L. 2,000,000 per contribuire al pagamento di una parte degl'interessi sulle operazioni di mutuo previste dalla legge 7 aprile 1921, n. 463, e art. 9 del decreto Luogotenenziale 8 gennaio 1920, n. 16, nelle Provincie nelle quali non sono stati accordati mutui per lo stesso titolo, salvo che per case di ferrovieri e su domanda presentata non oltre il 31 ottobre 1921.

c) di L. 9,100,000 per analogo contributo sui mutui per la costruzione di case popolari ed economiche per i ferrovieri.

Le maggiori assegnazioni di cui alle lettere *a*) e *c*) dovranno essere erogate nelle operazioni di mutuo per le quali furono presentate domande rispettivamente al Ministero di industria e commercio ed alla Amministrazione delle ferrovie dello Stato non più tardi del 31 marzo 1921.

Gli Istituti autonomi per costruzioni di case popolari ed economiche sono autorizzati a fare anticipazioni con le disponibilità come sopra conseguite, agli Enti ausiliari da loro già promossi e legalmente riconosciuti alla entrata in vigore della presente legge, entro i limiti e con le modalità che saranno stabilite dal Ministero d'industria e commercio, sentito il Comitato interministeriale per il finanziamento delle imprese edilizie.

Un rappresentante del Ministero del lavoro e previdenza sociale è chiamato a far parte della Commissione centrale per le case popolari e per l'industria edilizia e del Comitato interministeriale previsto dall'art. 47 del R. decreto-legge 30 novembre 1919, n. 2318.

Art. 29.

Il primo alinea dell'articolo 2 del decreto-legge 8 gennaio 1920, n. 16, modificativo dell'art. 44 del testo unico approvato con R. decreto 30 novembre 1919, n. 2318, è sostituito dal seguente:

« Le case di civile abitazione e le sopraelevazioni la cui costruzione sia iniziata e completata nel periodo dal 5 luglio 1918 al 31 dicembre 1925 godono della esenzione dalla imposta e sovraimposta sui fabbricati per 10 anni, salve le disposizioni stabilite dall'art. 1 del citato R. decreto per le case popolari ed economiche ».

Art. 30.

Le disposizioni concernenti l'esenzione dai dazi d'importazione per i materiali da costruzione, prevista dall'articolo 4 del decreto-legge 8 gennaio 1920, n. 16, e la facoltà di espropriazione ed occupazione temporanea, disciplinata dal successivo art. 13, si applicano alla costruzione di case di civile abitazione iniziate non prima del 5 luglio 1918 e completate entro il 31 dicembre 1925.

Art. 31.

E' portata a L. 150,000 l'annua somma di cui al capoverso dell'art. 52 del decreto-legge 30 novembre 1919, n. 2318.

Art. 32.

Con Regio decreto, su proposta dei ministri d'industria e commercio, e del lavoro, sentito il Comitato di cui all'art. 10:

a) saranno determinati i criteri in base ai quali, entro i limiti delle disponibilità, si procederà alla assegnazione dei contributi;

b) saranno emanate le norme intese a garantire che i costi delle costruzioni finanziate, in corso, o da iniziarsi, siano mantenuti in giusta relazione coi costi delle materie prime e della mano d'opera.

Art. 33.

Gli interessi a favore degli Istituti finanziari sulle somministrazioni di mutui fatte prima che questi siano posti in ammortamento verranno capitalizzati. Il Ministero dl'industria e commercio provvederà al contributo statale sulla somma capitalizzata.

Art. 34.

Il socio di una cooperativa edilizia mutuataria della Cassa depositi e prestiti potrà liberarsi del proprio debito consegnando alla Cassa mutuante titoli di debito pubblico consolidato per una rendita annua pari all'annualità da lui dovuta, oppure versando un capitale pari al valore attuale dell'annualità stessa, calcolato al saggio complessivo del mutuo vigente.

Art. 35.

Sono autorizzate le assegnazioni straordinarie:

a) di lire 11,545,786 per il completamento e la costruzione di edifici destinati ad accogliere uffici finanziari;

b) di lire 1,200,000 per la costruzione di una strada da Capoliveri alla miniera di Calamita (Isola d'Elba).

La somma complessiva di lire 12,745,786 sarà iscritta nello stato di previsione della spesa del Ministero delle finanze in tre parti uguali negli esercizi dal 1921-922 al 1923-924.

Art. 36.

A facilitare l'esecuzione delle opere portuali, per le quali già sieno iscritti i fondi in bilancio con precedenti provvedimenti legislativi, la Cassa

depositi e prestiti è autorizzata a concedere agli Enti portuali mutui al tasso ordinario secondo le norme di cui al R. decreto 30 gennaio 1921.

Art. 37.

Con decreto del presidente del Consiglio dei ministri, di concerto coi ministri interessati saranno emanate disposizioni per la esecuzione della presente legge.

Art. 38.

Il Governo del Re è autorizzato a riunire e coordinare, integrandole e modificandole in quanto occorra a tale uopo, le vigenti disposizioni legislative per le case coloniche popolari ed economiche e per l'industria edilizia, contenute nel testo unico approvato con decreto-legge 30 novembre 1919, n. 2318 e nei provvedimenti successivi che le hanno modificate, nonchè nella presente legge la quale andrà in vigore il giorno della sua pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale* del Regno.

Ordiniamo che la presente, munita del sigillo dello Stato, sia inserta nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarla e di farla osservare come legge dello Stato.

Data a Sant'Anna di Valdieri, addì 20 agosto 1921.

VITTORIO EMANUELE III

BONOMI — MICHELI — DE NAVA — MAURI — BELOTTI — SOLERI — RAINERI — BENEDUCE.

Visto, *Il guardasigilli*: RODINO'.

REGIO DECRETO 31 *agosto* 1921, *n.* 1208, *che dichiara festivo il giorno 14 settembre 1921, dedicato alla celebrazione del sesto centenario Dantesco.*

VITTORIO EMANUELE III

PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA.

Veduta la legge 23 giugno 1874, n. 1968;
Veduta la legge 19 giugno 1913, n. 630;
Veduto il R. decreto 4 agosto 1913, n. 1027;
Udito il Consiglio dei Ministri;
Sulla proposta del Ministro per la istruzione pubblica;
Abbiamo decretato e decretiamo:

Il giorno 14 settembre 1921, dedicato alla celebrazione del sesto centenario dantesco, è dichiarato festivo.

Ordinamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Sant'Anna di Valdieri, addì 31 agosto 1921.

VITTORIO EMANUELE.

BONOMI - CORBINO.

Visto, *Il guardasigilli*: RODINO'.

DECRETO-MINISTERIALE 1° *settembre* 1921, *relativo alla nomina di un membro del Consiglio generale di traffico.*

IL MINISTRO

SEGRETARIO DI STATO PEI LAVORI PUBBLICI

Visto l'art. 63, lettera *f)* della legge 7 luglio 1907, n. 429, modificato dal Regio decreto-legge del 10 marzo 1921, n. 289 e l'articolo 64 della legge stessa;

Parte I — N. 37 - 15 settembre 1921.

Su designazione fatta dal Consiglio superiore dell'Industria in data 1° giugno 1921;

DECRETA:

Il comm. Giovanni SILVESTRI è chiamato a far parte del Consiglio generale del traffico, quale rappresentante del Consiglio superiore dell'industria suddetto.

Roma, addì 1° settembre 1921.

Il Ministro — MICHELI.

Comunicato.

AGENTI REVOCATI, DESTITUITI O LICENZIATI perchè condannati per delitti contro la proprietà.

COGNOME, NOME e matricola	Qualifica	Motivo della condanna
BOLZI Giuseppe (203962). .	Manovale in prova	Condannato alla reclusione per tre mesi e dieci giorni per furto di carbone, commesso il 28 dicembre 1920 alla stazione di Parma. (Sentenza 7 gennaio 1921 del Tribunale di Parma).
SPALLA Giuseppe (136322) .	Deviatore	Condannato a mesi quindici di reclusione per furto di due colli di lana e di tela commesso alla stazione di Casale il 27 settembre 1920. (Sentenza 11 dicembre 1920 della Corte di Appello di Casale .
LORDANI Augusto (156440)	Accenditore	Condannato alla reclusione per un anno e tre mesi per tentato furto di stoffa e stivali, commesso il 6 aprile 1920 alla stazione di Verona P. N. (Sentenza 27 ottobre 1920 della Corte di Appello di Venezia).
GASPERINI Ugo (173228) .	Frenatore	Condannato alla reclusione per anni due e giorni ventidue per furti di tessuti di lana, fazzoletti e velluto rosso, commessi il 22 maggio 1920 ed anteriormente a Piacenza in danno della Ferrovia. (Sentenza 16 settembre 1920 del Tribunale di Piacenza).
ZUNINI Nicolò (143319) . .	Operaio di 1ª categoria	Condannato a sei mesi di reclusione per correità in furto di accumulatori elettrici, commesso a Savona in epoca imprecisata del 1919 in danno della Ferrovia. (Sentenza 9 febbraio 1921 della Corte di Appello di Genova).
MAZZONI Adriano (130512)	Manovale	Condannato a quattro mesi di reclusione per furto di carbone, commesso alla stazione di Chivasso l'8 febbraio 1920. (Sentenza 27 maggio 1920 del Tribunale di Torino).

COGNOME, NOME e matricola	Qualifica	Motivo della condanna
CAPPA Pietro (198766) . . .	Manovale in prova	Condannato alla reclusione per tre mesi e ventisei giorni per furto di caffè ed olio, commesso nel gennaio 1920 alla stazione di Gozzano. (Sentenza 10 febbraio 1920 del Tribunale di Novara).
ANGIOLINI Giovanni (174486).	Manovale	Condannato a sei mesi di reclusione per correità in furto di una scatola di cappelli, commesso nella stazione di Genova la notte dal 27 al 28 settembre 1920. (Sentenza 16 novembre 1920 del Tribunale di Genova).
BAGNASCO Luigi (178729).	Manovale in prova	Condannato alla reclusione per mesi quattro e giorni quindici per furto di uova commesso alla stazione di Nervi il 26 dicembre 1919. (Sentenza 12 giugno 1920 del Tribunale di Genova).
TOCCOLINI Rodolfo (145048)	Accenditore	Condannato alla reclusione per mesi tre e giorni dieci per furto di carbone, commesso il 22 luglio 1919 alla stazione di Motta. (Sentenza 12 aprile 1921 della Corte di Appello di Venezia).
CINA Carlo (5176)	Deviatore	Condannato ad un anno di reclusione per complicità in furto di mandorle sgusciate commesso il 9 agosto 1919 alla stazione di Caltanissetta (Sentenza 2 dicembre 1920 della Corte di Appello di Palermo).

Ordine di servizio N. 127.

Apertura all'esercizio della fermata " Acque Albule „

Col giorno 16 luglio 1921 è stata aperta all'esercizio, in via di esperimento, sulla linea Roma-Sulmona, al km. 22+895.80 la fermata « Acque Albule », a sinistra della linea stessa, fra le stazioni di Bagni e di Montecelio S. Angelo, dalle quali dista rispettivamente m. 2.350 e m. 3.008.

La detta fermata è ammessa al servizio viaggiatori, bagagli e cani e viene esercitata per mezzo di un guardiano in base agli art. 55 e 31 delle « Norme per il servizio contabile delle gestioni viaggiatori, bagagli, cani e telegrafo », pubblicate con l'ordine di servizio n. 160-1909 e successive modificazioni.

Non essendo la fermata di « Acque Albule » provvista di segnali fissi, alla eventuale protezione dei treni provvede il personale di scorta.

La fermata stessa distribuisce biglietti di corsa semplice ai prezzi e per le corrispondenze indicate nel prospetto allegato *A* al presente Ordine di servizio.

Della registrazione e contabilità dei biglietti, bagagli e cani, nonchè del versamento dei relativi importi, rimane incaricata la stazione di Bagni.

In conseguenza di quanto sopra, nella « Prefazione generale dell'orario generale di servizio » (edizione marzo 1921), nel « Prontuario generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della Rete dello Stato (edizione giugno 1914) e nei prontuari manoscritti delle distanze chilometriche in uso nelle gestioni e negli Uffici di controllo si devono praticare le aggiunte indicate nell'allegato *B* al presente Ordine di servizio.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *e* 22.

Allegato **A** *all'ordine di servizio N 127-1921.*

Prezzo dei biglietti in vendita da e per la fermata di Acque Albule.

da	a e viceversa	Biglietti di corsa semplice			Stazione incaricata delle scritturazioni e dei versamenti
		1ª classe	2ª classe	3ª classe	
Acque Albule	Roma Termini . .	10.—	6.85	4.25	Bagni
	Cervara di Roma .	6.80	4.90	2.75	
	Salone	5.35	3.35	2.10	
	Lunghezza	4.55	2.90	1.80	
	Bagni	1.80	1.40	1.05	
	Montecelio S. Angelo	2.10	1.55	1.15	
	Palombara Marcellina.	5.35	3.35	2.10	
	Tivoli	7.60	5.35	3.—	
	Castel Madama . .	10.60	7.30	4.55	
	Vicovaro	11.90	8.20	5.05	
	Mandela	13.—	8.95	5.45	

N. B. — In aggiunta ai prezzi suindicati deve essere riscossa la tassa addizionale di centesimi 5.

Allegato **B** *all'ordine di servizio N.* ***127-1921.***

Nella «Prefazione generale all'orario generale di servizio» (edizione marzo 1921) a pagina 8 fra i nomi di Acquaviva Marche e Acqui devesi inserire:

/Acque Albule ★ (31) LB/R/114/

— a pagina 18 nella nota (31) aggiungere, prima di Casaletto Spartano Battaglia, il nome di «Acque Albule».

Nel «Prontuario generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della rete dello Stato (edizione giugno 1914):

— a pagina 9 fra i nomi di Acquaviva Marche e Acqui devesi inserire:

Acque Albule (f) (casa cantoniera)	Roma-Sulmona	6° Roma Avezzano	Roma	99	V(6)	B(6)

—	—	—	—	—	—	—	—

riportando a piè della pagina stessa la nota seguente:

«(f) Aperta all'esercizio in via di esperimento»

– a pagina 93 nella tabella (99) *Roma-Sulmona* devesi inserire, fra i nomi di Bagni e Montecelio S. Angelo, il nome di Acque Albule con le seguenti distanze dalle stazioni e case cantoniere della linea:

Stazione		km.
Roma Termini e Porta Maggiore	km.	23
Prenestina	»	20
Cervara di Roma	»	15
Salone	»	11
Lunghezza	»	9
Bagni	»	3
Montecelio S. Angelo	»	4
Palombara Marcellina	»	11
Tivoli	»	17
S. Polo dei Cavalieri	»	21
Castel Madama	»	25
Vicovaro	»	28
Mandela Sambuci	»	31
Cineto Romano	»	35
Roviano	»	39
Arsoli	»	43
Riofreddo	»	45
Oricola Pereto	»	48
Carsoli	»	52
Colli di Monte Bove	km.	59
Sante Marie	»	64
Tagliacozzo	»	69
Villa S. Sebastiano	»	74
Scurcola Marsicana	»	77
Cappelle Magliano	»	79
Avezzano	»	85
Paterno	»	89
Celano	»	95
Aielli	»	99
Cerchio	»	101
Collarmele	»	104
Pescina	»	109
Carrito Ortona	»	114
Cocullo	»	120
Goriano Sicoli	»	126
Prezza	»	133
Anversa Scanno	»	139
Bugnara	»	143
Sulmona	»	150

Nei prontuari manoscritti delle distanze chilometriche (edizione aprile 1914) in uso nelle gestioni e negli uffici di controllo

Segue *Allegato* B *all'ordine di servizio N. 127-1921.*

— all'indice, fra i nomi di Acquaviva Marche e Acqui devesi trascrivere:

Acque Albule /60/ 19 bis
(casa cantoniera)

— a pagina 60 fra i nomi di Bagni e Montecelio S. Angelo devesi inserire:

/19 bis/ Acque Albule
(casa cantoniera)

ed esporre la distanza ed il relativo istradamento procedendo secondo quanto appresso.

Per i prontuari delle stazioni situate sulla linea Roma-Sulmona la distanza deve essere rilevata dalla tabella 99 a pagina 93 del Prontuario generale, già modificata come sopra è detto.

Per tutti gli altri prontuari la distanza deve essere formata aggiungendo km. 2 a quella indicata per Bagni e km. 3 a quella indicata per Montecelio S. Angelo e scegliendo la più breve. L'istradamento sarà quello stesso esposto per la stazione, che avrà servito di base per la formazione della distanza.

Ordine di servizio N. 128.

Spedizioni per conto di privati dei materiali fuori d'uso prelevati dai Magazzini Approvvigionamenti, del ceneraccio e dei detriti prelevati dai Depositi Locomotive e del carbone prelevato dai Depositi Combustibili.

(Vedi ordini di servizio n. 5-1919 e 14-1920).

Con gli ordini di servizio 5-1919 e 14-1920 fu, rispettivamente, disposto che alle spedizioni per conto di privati di *materiali fuori uso* prelevati dai nostri *Magazzini approvigionamenti* e di *ceneraccio* e *detriti* prelevati dai *Depositi locomotive* fosse applicata la tassa di L. 0,30 per ogni tonnellata di carico, a compenso delle nostre prestazioni di manovra, dal Magazzino o dal Deposito alla stazione attigua, oltre, beninteso, la tassa di porto per il percorso dalla stazione stessa a destinazione.

Analoga tassa sarà, d'ora innanzi, da applicarsi anche alle spedizioni, pure per conto di terzi, del *carbone* che viene da essi prelevato, per acquisto fattone, dai nostri *Depositi Combustibili*.

La tassa in parola è però applicabile, per tutte le spedizioni suaccennate, soltanto se esse sono destinate a località oltre la stazione attigua al magazzino o al deposito, mentre se le spedizioni sono limitate al percorso dal magazzino o dal deposito alla stazione attigua, ricorre l'applicazione dell'art. 21 del Capitolato pei raccordi, e quindi tali spedizioni devono essere tassate col prezzo di L. 0.522 per ogni tonn. di portata del carro, triplicata a sensi dell'Ordine di servizio 48-1917 e con l'aumento percentuale stabilito per tutte le tasse di trasporto.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *e* 22.

Ordine di servizio N. 129.

Deviazione della linea Napoli C. - Salerno e soppressione delle comunicazioni dirette Napoli C. - Napoli Porta di Massa e S. Giovanni a Teduccio - Napoli Porta di Massa.

Col giorno 30 gennaio 1921 è stata attivata la deviazione della linea Napoli C.-Salerno fra la stazione di Napoli C. e il km 2.867, sopprimendo la comunicazione diretta fra Napoli C. e Napoli Porta di Massa e fra S. Giovanni a Teduccio e Napoli Porta di Massa.

In conseguenza la distanza Napoli C-S. Giovanni a Teduccio viene a risultare di m. 4879.83, con un aumento di m. 609.83 su quella precedente e la distanza Napoli C.-Napoli Porta di Massa viene a risultare di m. 6274.55 con un aumento di m. 2744.55 su quella anteriore.

In relazione a quanto sopra, nella Parte II Capo VI dell'allegato 8 alle Tariffe e condizioni pei trasporti, nel « Prontuario generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della rete dello Stato » (edizione giugno 1914), nella « Prefazione generale all'orario generale di servizio » (edizione marzo 1921), nel fascicolo « Distanze chilometriche dalle stazioni continentali ai punti di scambio di Civitavecchia e Napoli Scalo Marittimo (Molo trapezoidale), ecc., da valere per la tassazione dei trasporti in servizio diretto ferroviario-marittimo » (edizione 17 febbraio 1916), nell'« Elenco delle stazioni della rete dello Stato, ecc., che partecipano alle tariffe speciali n. 1 e 11 G. V. in servizio cumulativo ferroviario-marittimo » (edizione 1° maggio 1915), nel « Prontuario delle distanze chilometriche dalle stazioni della rete delle ferrovie dello Stato a quelle di Montebelluna e Cervignano ed ai vecchi transiti di Peri, Primolano, Pontebba e Cormons » e nei prontuari manoscritti delle distanze chilometriche in uso nelle gestioni devonsi apportare le modificazioni di cui all'allegato al presente ordine di servizio.

Le stazioni di Napoli Scalo Marittimo e Napoli Scalo Marittimo (Molo trapezoidale) riceveranno dall'Ufficio Controllo viaggiatori e bagagli di Firenze nuovi prontuari manoscritti delle distanze chilometriche in sostituzione di quelli attualmente in uso.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9, *e* 22.

Allegato all'ordine di servizio N. 129-1921.

Nella Parte II, Capo VI dell'allegato 8 alle Tariffe e condizioni pei trasporti:

All'art. 4:

modificare come appresso il 2°, 3° e 4° capoverso:

« Alle dette spedizioni sono applicabili le tasse relative, ossia quelle, « rispettivamente, dei bagagli o delle merci a grande velocità da o per « Napoli Scalo marittimo (molo trapezoidale) ed all'uopo alle distanze da o « fino a Napoli Centrale devono aggiungersi 7 chilometri.

« Per le spedizioni eseguite come bagaglio i termini di resa sono aumen- « tati di 6 ore, decorribili dall'ora della partenza dei viaggiatori da Napoli « Centrale o da quella del loro arrivo alla stazione stessa.

« Per le spedizioni a grande velocità i termini normali di resa, rispetto « alla stazione di congiunzione di Napoli Centrale, sono aumentati di 12 ore ».

All'art. 5:

depennare nel prospetto il nome della stazione di S. Giovanni a Teduccio nonchè le corrispondenti indicazioni: di contro al nome di Napoli Centrale sostituire nella colonna 3ª il numero 5 con 7 e nella colonna 4ª l'indicazione 0.40 con 0.56.

All'art. 8:

depennare nel 1°, 2° e 3° capoverso l'indicazione della stazione di S. Giovanni a Teduccio .

All'art. 11:

depennare nel titolo e nel 1° e 2° capoverso l'indicazione della stazione di S. Giovanni a Teduccio.

Nel « Prontuario generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della rete dello Stato » (edizione giugno 1914):

— a pagina 97 della tabella (109) Napoli-Taranto e diramazione per Gragnano aumentare di un chilometro le distanze da Napoli a Pietrarsa, Portici, Villa Inglese, Torre Annunziata Città, Torre Annunziata Centrale, Torre Annunziata Marittima, Valle di Pompei, Scafati, Angri, Pagani, Cava dei Tirreni, Vietri sul Mare-Amalfi, Pontecagnano, Montecorvino, Battipaglia;

— nella tabella stessa di contro al nome della stazione di S. Giovanni a Teduccio cancellare il richiamo « (1) ».

Nella « Prefazione generale all'orario generale di servizio » (edizione marzo 1921):

— a pagina 6 di contro all'indicazione del fascicolo-orario n. 123 cancellare il nome della linea « Napoli P. di Massa-S. Giovanni a Teduccio;

— a pagina 15 di contro al nome della località di S. Giovanni a Teduccio cancellare il numero « 123 ».

Nel fascicolo « Distanze chilometriche dalle stazioni continentali ai punti di scambio di Civitavecchia e Napoli scalo marittimo (molo trapezoidale) ecc. da valere per la tassazione dei trasporti in servizio diretto ferroviario-marittimo » (edizione 17 febbraio 1916):

— a pagina 37 aumentare di km. 2 le distanze dalla stazione di Napoli Scalo marittimo (molo trapezoidale Banchina occidentale) al transito marittimo di Civitavecchia;

—a pagina 45 aumentare di km. 1 le distanze della stazione di Portici al transito marittimo di Civitavecchia;

— dalla pagina 5 alla pagina 65 ove, nella colonna 5ª, sono indicate due distanze:

1° cancellare la prima distanza;

2° sostituire la seconda con altra uguale aumentata però di km. 6;

3° cancellare l'asterisco;

4° di contro, nella colonna 7ª, aumentare di km. 6 l'attuale distanza;

5° cancellare a piè delle pagine stesse la nota « * Distanza applicabile soltanto per la tassazione dei bagagli »;

— aumentare di km. 2 tutte le altre rimanenti distanze risultanti nelle colonne 5ª e 7ª;

— a pagina 55 di contro al nome della stazione di Sarno sostituire le attuali indicazioni con le seguenti:

Sarno	Caserta-Roma	336	Cancello	56	336	56

Nell'« Elenco delle stazioni della rete dello Stato ecc. che partecipano alle tariffe speciali n. 1 e 11 G. V. in servizio cumulativo ferroviario-marittimo » (edizione 1° maggio 1915) apportare le seguenti modificazioni alle zone riguardanti il transito di Napoli.

A pagina		Zona
10	Campomaggiore Pietrapertosa — transito di Napoli . .	2
22	Marina di Maratea — » » . .	2
23	Matrice Montagano — » » . .	2
26	Offida Castel di Lama — » » . .	3
27	Ostuni — » » . .	3
34	S. Giacomo Calopezzati — » » . .	3
36	S. Vito dei Normanni — » » . .	3
38	Soverato — » » . .	3
41	Tuturano — » » . .	3

Nel « Prontuario delle distanze chilometriche dalle stazioni della rete delle ferrovie dello Stato a quelle di Montebelluna e Cervignano ed ai vecchi transiti di Peri, Primolano, Pontebba e Cormons » apportare le seguenti modificazioni:

a pag. 23	Napoli Scalo Marittimo (molo trapezoidale)	816 (2)	841 (2)	847 (2)	970 (2)	932 (2)	900 (2)
» 28	Portici.	818	843	849	972	934	902

a piè della pagina 23 modificare la nota (2) nel modo qui appresso:

(2) Compresi i chilometri 7 intercedenti fra Napoli Centrale e lo Scalo marittimo. Vedasi allegato n. 8 alle Tariffe.

Per le modificazioni da apportarsi nei prontuari manoscritti delle distanze, in uso nelle gestioni, le stazioni di Portici, Villa Inglese, Torre Annunziata Città, Torre Annunziata Centrale, Torre Annunziata Marittima, Torre Annunziata Porto, Valle di Pompei, Scafati, Angri, Pagani, Cava dei Tirreni, Vietri sul Mare Amalfi, Pontecagnano, Montecorvino e Battipaglia aumenteranno di un chilometro la distanza per Napoli e tutte quelle che risultano computate in transito di Napoli.

La stazione di Napoli aumenterà di un chilometro le distanze per Pietrarsa, Portici, Villa Inglese, Torre Annunziata Città, Torre Annunziata Centrale, Torre Annunziata Marittima, Torre Annunziata Porto, Valle di Pompei, Scafati, Angri, Pagani, Cava dei Tirreni, Vietri sul Mare Amalfi, Pontecagnano, Montecorvino e Battipaglia, e tutte quelle che risultano computate in transito di Torre Annunziata Centrale e Battipaglia.

Le stazioni oltre Napoli (verso Cancello e Caserta) aumenteranno di un chilometro le distanze per Pietrarsa, Portici, Villa Inglese, Torre Annunziata Città, Torre Annunziata Centrale, Torre Annunziata Marittima, Torre Annunziata Porto, Valle di Pompei, Scafati, Angri, Pagani, Cava dei Tirreni, Vietri sul Mare Amalfi, Pontecagnano, Montecorvino e Battipaglia, sempre quando le distanze stesse risultino computate in transito di Napoli, e aumenteranno pure di un chilometro tutte quelle computate in transito di Napoli-Torre Annunziata Centrale (per stazioni verso Cancello) e Napoli-Battipaglia (per stazioni verso Paola ed oltre).

Le stazioni oltre Torre Annunziata Centrale (verso Cancello) aumenteranno di un chilometro la distanza per Napoli, sempre quando la distanza stessa risulti computata in transito di Torre Annunziata, e aumenteranno pure di un chilometro, quelle computate in transito di Torre Annunziata-Napoli per stazioni verso Caserta e Cancello.

Le stazioni oltre Battipaglia (verso Paola ed oltre) aumenteranno di un chilometro la distanza per Napoli, sempre quando la distanza stessa risulti computata in transito di Battipaglia, e aumenteranno pure di un chilometro quelle computate in transito di Battipaglia-Napoli per stazioni verso Caserta e Cancello.

Infine in tutti i prontuari manoscritti delle distanze in uso nelle gestioni merci, a pagina 63, dovranno essere cancellate le attuali indicazioni delle distanze riguardanti le stazioni di Napoli Scalo Marittimo (numero progres-

sivo 14) e Napoli Scalo Marittimo Molo trapezoidale banchina occidentale (numero progressivo 15); di contro al nome di « Napoli Scalo marittimo » deve essere esposta una distanza uguale a quella risultante per Napoli con il richiamo (2), e di contro al nome di « Napoli Scalo Marittimo (Molo trapezoidale banchina occidentale) » deve essere esposta una distanza uguale a quella risultante per Napoli aumentata però di km. 7 con il richiamo (3).

A piè della pagina stessa devono essere cancellate le annotazioni (3) e (5) e deve essere modificata l'annotazione (4) nel modo seguente:

(3) Compresi i chilometri 7 intercedenti fra Napoli Centrale e lo Scalo Marittimo. Vedasi allegato n. 8 alle Tariffe.

In tutti i prontuari manoscritti delle distanze in uso nelle gestioni viaggiatori e bagagli a pagina 63 dovranno essere cancellate le attuali distanze o l'attuale distanza per Napoli Scalo Marittimo molo trapezoidale banchina occidentale (numero progressivo 15) ed esposta una distanza uguale a quella indicata per Napoli aumentata però di km. 7 con il richiamo *.

A piè della pagina stessa devono essere cancellate le annotazioni esistenti e trascritta la seguente:

« * Compresi i chilometri 7 intercedenti fra Napoli Centrale e lo Scalo Marittimo ».

Ordine di servizio N. 130.

Estensione di servizio nella fermata di Rocchetta Cairo.

(Vedi ordine di servizio n. 127-1920).

Dal giorno 19 settembre 1921 la fermata di Rocchette Cairo, già ammessa al servizio viaggiatori e bagagli nonchè a qello delle merci a grande velocità, piccola velocità accelerata e piccola velocità ordinaria, viene abilitata anche ai trasporti di veicoli e bestiame.

In conseguenza di quanto sopra, nel « Prontaurio generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della Rete dello Stato » (edizione giugno 1914) si dovrà a pagina 50, di fronte al nome di Rocchetta Cairo, nelle colonne 11, 12 e 16 esporre rispettivamente le lettere *V*, *B*, e *F*, e nella « Prefazione generale all'orario generale di servizio » (edizione marzo 1921) si dovrà togliere a pagina 14 la lettera *O*, (sostituita alle lettere *L*, *G*, come da Ordine di servizio n. 127-1920) di contro al nome di Rocchetta Cairo.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 e 22.

Circolare N. 40.

Trasporti da o per stazioni di Ferrovie o Tramvie corrispondenti, in destinazione o provenienza di stabilimenti raccordati alla stazione di transito F. S.

Nei casi in cui sia richiesta l'effettuazione di trasporti da o per Ferrovie o Tramvie corrispondenti, in destinazione o provenienza di stabilimenti raccordati alla stazione di transito F. S., l'applicazione delle tasse e il carteggio delle spedizioni dovranno aver luogo come segue:

1° caso: *quando la stazione di transito delle F. S. è stazione comune con la Ferrovia o Tramvia corrispondente*:

a) Per il trasporto *dallo stabilimento raccordato alla stazione comune, o viceversa*: tassa d'esercizio prevista dal contratto di raccordo, da contabilizzarsi sul mod. 539;

b) Id. id. *dalla stazione comune a stazioni interne della Ferrovia o Tramvia corrispondente o viceversa*: spedizione in servizio interno dalla Ferrovia o Tramvia corrispondente.

2° caso: *quando la Ferrovia o Tramvia corrispondente ha una stazione propria raccordata a quella di transito delle F. S.*:

a) Per il trasporto *dallo stabilimento raccordato alla stazione di transito delle F. S., o viceversa*: tassa di esercizio prevista dal contratto di raccordo, da contabilizzarsi sul mod. 539;

b) Id. id. *dalla stazione di transito delle F. S., al raccordo della Ferrovia o Tramvia corrispondente, o viceversa*: spedizione in servizio interno delle F. S. con tassazione per la distanza minima di 27 km., ferma restando la tassa di esercizio per il raccordo della Ferrovia o Tramvia corrispondente, in base alla relativa convenzione, da contabilizzarsi sul mod. 539;

c) Id. id. *dal raccordo della Ferrovia o Tramvia corrispondente a stazioni interne della Ferrovia e Tramvia stessa, o viceversa*, spedizione in servizio interno della Ferrovia o Tramvia corrispondente.

L'effettuazione dei trasporti sub *b*) e *c*) nel 2° caso, non essendo normalmente ammessa, non può aver luogo che previ accordi con la Ferrovia o Tramvia corrispondente.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *e* 22.

Il Direttore Generale
C. CROVA.

SENTENZA

Trasporto - Sciopero ferroviario - Forza maggiore - Irresponsabilità.

Lo sciopero degli agenti ferroviari costituisce il caso di forza maggiore od esonera l' amministrazione da responsabilità per la perdita delle cose spedite, quando si verifichi in misura ed in condizioni tali da rendere impossibile la sorveglianza delle cose stesse.

TRIBUNALE BOLOGNA - 22 giugno 1921 - *Tamburini Franco* c. *F. S.*

FATTO.

Con atto di citazione 9 luglio 1920 dall'ufficiale giudiziario Cattini il signor Tamburini Franco conveniva avanti questo Tribunale la Società Veneta per costruzione ed esercizio di ferrovie secondarie italiane anonima con sede in Padova in persona del capostazione di Bologna S. Vitale, cav. Luigi Romani, e premesso che nella spedizione P. V. N. 2150 a carro completo in data 16 gennaio 1920, contenente 204 casse di cioccolato, da Bovisa a Bologna S. Vitale era stato constatato con apposito verbale che ben 23 casse erano state manomesse e completamente vuotate del loro contenuto, ed altre manomesse, ma vuotate solo in parte, con un ammanco di Kg. 873 di cioccolato, del costo di lire 15,170.70, che di detta somma e dell'importo proporzionale della tassa di porto in L. 78.50, e del costo delle casse manomesse in L. 230 esso istante aveva diritto di essere indennizzato, chiedeva che con sentenza provvisoriamente eseguibile e previa rifusione delle spese di lite la Società Veneta venisse condannata all'immediato pagamento in suo favore della somma complessiva di L. 15,479.20 per i suindicati titoli, oltre gli interessi dalla domanda.

A sua volta la Società Veneta con atto di citazione Martelli 4 febbraio 1921 conveniva dinanzi questo Tribunale il comm. in-

gegner Giuseppe Dolazza nella sua qualità di Capo compartimento delle Ferrovie dello Stato in Bologna, onde sentirsi dichiarare tenute le Ferrovie delo Stato a sollevare e ad indennizzare la Società Veneta dalle domande tutte contro di essa proposte dal Tamburini, in quantochè l'ammanco lamentato erasi verificato alla Bovisa, mentre il trasporto era in consegna delle Ferrovie dello Stato.

Costituitesi all'udienza fissata regolarmente le parti a mezzo dei propri procuratori, sull'accordo delle parti stesse, le due cause venivano riunite con ordinanza presidenziale del 14 aprile 1921, dopo di che la causa per successivi rinvii pervenuta alla udienza del 7 giugno u. s., veniva assegnata a sentenza, dopo che le parti, fatta produzione di atti e di documenti ed ottenuto il termine di giorni cinque per presentazione di note, prese le conclusioni sopra ricordate.

IN DIRITTO.

Assume esplicitamente l'Amministrazione ferroviaria di sollevare da ogni responsabilità la Società Veneta e di entrare completamente in suo subingresso nel rispondere alle domande dell'attore — conseguentemente la Società Veneta va senza altro messa fuori causa e spetterà ad essa la rifusione delle spese di lite sostenute da quella delle altre due parti che nella vertenza rimarrà soccombente.

Nel merito affacciato subito all'esame del Tribunale l'eccezione apposta dall'Amministrazione ferroviaria della propria irresponsabilità in quanto all'ammanco per forza maggiore; ed a sensi dell'art. 1312 c. c. chiede di provare a mezzo di testimoni il fortuito che allega, nonchè il nesso logico causale fra il fatto addotto come forza maggiore e la perdita della merce.

Tenendo tale linea di condotta l'Amministrazione ferroviaria si richiama precisamente alle norme fondamentali del Codice di commercio art. 400 ed alle disposizioni particolari delle tariffe. ferroviarie, Art. 130, lett. *a)* secondo le quali il vettore non può essere liberato dalla responsabilità che gli incombe, se non prova che la perdita della merce o l'avaria da essa subità deriva da caso

fortuito o da forza maggiore, da vizio delle cose stesse o da loro natura, da fatto del mittente o del destinatario.

Ed a questo proposito subito osserva il Collegio che il concetto giuridico troppo rigido della forza maggiore, dagli antichi chiamata *vis divina*, forza soprannaturale, intesa nel senso di ogni accidente che proviene da causa estranea all'obbligato, indipendente dalla sua volontà e tale che esso non avrebbe potuto nè impedire, nè evitare, non trova più eco presso la più recente giurisprudenza in materia di contratto di trasporto. E così il primitivo concetto che non ammetteva mai di considerare lo sciopero una *vis major* sotto il riflesso che il proprietario poteva sempre farlo cessare e evitarlo, sottostando alle pretese degli operai è venuto modificandosi ed adattando alle peculiari necessità della vita pratica la norma astratta del diritto: ed ora la forza maggiore e il caso fortuito, che della prima è sostalzialmente una specie, non vanno considerati come eventi *cui resisti non potesti* in senso troppo assoluto ed indipendente dal rapporto obbligatorio al quale devono applicarsi, anche se rispetto a tale rapporto non agiscono come causa liberatrice di responsabilità in base *alla pura astratta e generica prevedibilità*, che con tutta indifferenza potrebbe estendersi ai casi più strani ed irresistibili.

Mentre invece forza maggiore o caso fortuito devono commisurarsi praticamente alla possibilità ed alla facoltà di previsione dell'agente, di guisa che per dirimere la civile responsabilità si considerano sussistere giuridicamente ogni qualvolta nello inadempimento non vi sia colpa: in altre parole tutto ciò che non è colpa, va giuridicamente considerato forza maggiore o caso fortuito. Ed ecco che così al concetto rigido della *vis* superiore a qualsiasi forza umana sostituendo quella di un evento superiore alla media diligenza del debitore, lo sciopero ferroviario può far capo ad uno dei casi di forza maggiore e costituire legittima scusa nei riguardi del lamentato inadempimento.

Non può certo negarsi la gravità ed estensione in generale dello sciopero ferroviario durato dal 20 al 29 gennaio 1920, data la notorietà dell'avvenimento e lo scalpore da esso provocato. Ma non è sufficiente menzionare in via generale uno sciopero, per poi considerarlo come causa estintiva della obbligazione, ed esoneratrice delle responsabilità, di cui agli articoli 1298 e 1225 del

Codice civile, relativamente alla particolare manomissione di una singola spedizione di merce.

Occorre la dimostrazione che lo sciopero abbia prodotto i suoi perniciosi effetti anche nella plaga in cui avvenne l'inconveniente lamentato, e che l'amministrazione ferroviaria usò la normale diligenza per impedire che la merce ad essa affidata venisse sottratta ò deteriorata. In altre parole, e sempre in relazione alla sottrazione del cioccolato in questione, è necessario che le Ferrovie provino come lo sciopero fosse di tale natura, gravità ed estensione da renderle esenti da ogni responsabilità per la loro accertata impotenza a sostituire migliaia e migliaia di loro agenti in isciopero.

Va perciò ammessa la prova per testi a questo scopo dalla convenuta Amministrazione proposta, onde porre in essere la gravità dello sciopero ed i rimedi escogitati per fronteggiarlo.

Sarà però sempre possibile, alla controparte in sede di riprova che di diritto le spetta — distruggere il nesso logico di causa ad effetto, che apparentemente congiunge il fortuito col danno offrendo la prova di manchevolezze nell'azione dell'Amministrazione ferroviaria oppure della partecipazione alla sottrazione della merce di agenti ferroviari, *scioperanti* o no, perchè in simil caso la convenuta Amministrazione risponderebbe sempre, a sensi del disposto dell'art. 1153 del codice civile, dell'operato dei propri dipendenti.

Anno XIV - N. 38 22 Settembre 1921

BOLLETTINO UFFICIALE DELLE FERROVIE DELLO STATO

Si pubblica il giovedì

INDICE

(1220) Roma, 1921-2- — Stabilimento Poligrafico per l'Amministrazione della Guerra.

REGIO DECRETO-LEGGE 20 *agosto* 1921, *n.* 1223, *che proroga la validità del decreto Luogotenenziale* 22 *febbraio* 1917, *n.* 386, *concernente l'autorizzazione per la costruzione ed il collegamento di linee di trasmissione dell'energia proveniente da impianti idraulici* (1).

VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA.

Visto il decreto Luogotenenziale 22 febbraio 1917, n. 386, concernente l'autorizzazione per la costruzione e il collegamento di linee di trasmissione dell'energia proveniente da impianti idraulici, la cui validità fu prorogata sino al 31 luglio 1921, giusta il Regio decreto 3 febbraio 1921, n. 179, in virtù dell'art. 3 del Regio decreto 30 settembre 1920, n. 1389;

Sentito il Consiglio dei Ministri;

Sulla proposta del ministro segretario di Stato pei lavori pubblici di concerto con quello per l'industria e il commercio;

Abbiamo decretato e decretiamo:

La validità del su citato decreto Luogotenenziale 22 febbraio 1917, n. 386, è prorogata sino a quando non saranno adottate nuove disposizioni legislative relativamente alla servitù di elettrodotto ed alla trasmissione e distribuzione dell'energia elettrica.

Il presente decreto sarà presentato al Parlamento per la conversione in legge.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Sant'Anna di Valdieri, addì 20 agosto 1921.

VITTORIO EMANUELE.

BONOMI - MICHELI . BELOTTI.

Visto, *Il guardasigilli*: RODINÒ.

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 17 settembre 1921, n. 220.

DECRETO MINISTERIALE 1° *luglio* 1921, *che conferma in carica un membro del Consiglio generale del traffico.*

IL MINISTRO

SEGRETARIO DI STATO PEI LAVORI PUBBLICI.

Visti gli articoli 63 e 64 della legge 7 luglio 1907, n. 429 e l'articolo 1 del regio decreto 28 giugno 1912, n. 728;

Su designazione fatta dalla Commissione locale del traffico di Ancona, nella sua seduta del 20 giugno 1921;

DECRETA:

Il comm. Goffredo NOVELLI è confermato nella carica di membro del Consiglio generale del traffico, quale delegato della Commissione locale suddetta.

Roma, addì 1° luglio 1921.

Il ministro: PEANO.

DECRETO MINISTERIALE 15 *luglio* 1921, *che conferma in carica un membro del Consiglio generale del traffico.*

IL MINISTRO

SEGRETARIO DI STATO PEI LAVORI PUBBLICI.

Visti gli articoli 63 e 64 della legge 7 luglio 1907, n. 429 e l'articolo 1 del regio decreto 28 giugno 1912, n. 728;

Su designazione fatta dalla Commissione locale del traffico di Firenze nella sua seduta del 6 luglio 1921;

DECRETA:

Il comm. prof. Prospero FERRARI è confermato nella carica di membro del Consiglio generale del traffico, quale delegato della Commissione locale suddetta.

Roma, addì 15 luglio 1921.

Il ministro: MICHELI.

Ordine di servizio N. 131.

Trasporti per conto delle società cooperative di consumo fra gli agenti ferroviari.

La « Società Cooperativa ferrovieri di Legnago » è stata esclusa dal fruire, per le proprie spedizioni, della riduzione di tariffa stabilita dal Regolamento sui trasporti per conto delle Società cooperative ferroviarie di consumo, di cui l'ordine di servizio n. 167-1911.

Il nome della detta cooperativa deve quindi essere depennato dall'elenco allegato *A* al citato regolamento, ristampato con l'ordine di servizio n. 48-1918.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *e* 22.

Ordine di servizio N. 132.

Indirizzi convenzionali.

In occasione del riordino e della ristampa della Tabella degli indirizzi convenzionali si è ritenuto utile raccogliere e chiarire nel presente Ordine di Servizio le disposizioni relative onde eliminare tutte quelle cause che, nel passato, dettero luogo ad ambiguità od a incertezza.

1. — Gli indirizzi convenzionali sono sei, e la citazione del rispettivo numero basta da sola ad indicare gli uffici e le autorità interessate ad avere il più sollecitamente possibile la partecipazione di anormalità e di inconvenienti nell'esercizio; di viaggi di Reali e di personaggi ragguardevoli; di interruzioni di esercizio; di sospensione accettazione merci per località ingombre e di qualsiasi altra disposizione generale concernente l'utilizzazione e la circolazione dei veicoli e degli attrezzi di carico.

2. — I telegrammi all'indirizzo primo, secondo e terzo dovranno essere dati dal dirigente della stazione nella quale avviene il fatto o di quella che per la prima ne ha notizia quando il fatto è avvenuto fra due stazioni; nei casi dubbi saranno presi accordi fra le stazioni interessate per evitare per lo stesso fatto l'emissione di due telegrammi.

Nella compilazione dei telegrammi si dovrà usare la maggiore concisione e chiarezza possibili, astenendosi da qualsiasi apprezzamento e dall'indicare la causa dell'inconveniente.

Di seguito al numero dei treni, quando non si tratti di treni ordinari, si dovrà aggiungere nel testo dei telegrammi l'indicazione « facoltativo » o « speciale » per viaggiatori, militari, merci, ecc.

Nel caso in cui, in conformità delle prescrizioni relative ai singoli oggetti delle partecipazioni, si dovessero escludere od aggiungere Servizi od Uffici, si dovrà usare la formula: Indirizzo primo, secondo, terzo esclusi Materiale e Trazione, Lavori, Sanitario oppure: più Servizio Materiale e Trazione, Lavori, Sanitario, Delegazione Trasporti militari, ecc.

3. — L'indirizzo primo deve essere emesso per:

1. Pericolati urti, investimenti o scontri di treni viaggiatori (escluso Lavori).

2. Ritardi di oltre 30' per treni viaggiatori e di oltre 60' per quelli senza viaggiatori, solo quando siano causati:

a) da nevicate, guasti alla linea od ingombri di qualunque genere (escluso Materiale e Trazione);

b) da spezzamento degli organi di attacco o da altri guasti ai veicoli (escluso Lavori);

c) da guasti alle locomotive, siavi stato o no spostamento della locomotiva di riserva (escluso Lavori)*;

e sempre quando:

d) vi sia stato spostamento della locomotiva di riserva (escluso Lavori)*;

---

* L'indirizzo si estende anche al Servizio Materiale e Trazione.

3. Soppressione di treni merci per guasti alle locomotive, se la soppressione è effettiva e non si tratta, cioè, del semplice cambiamento di numero dei treni (escluso Lavori)*;

4. Circolazione su un solo binario sulle linee a doppio binario (escluso Materiale e Trazione).

5. Fuga di veicoli; fuga di locomotive (escluso Lavori).

6. Veicoli caduti in mare, in lago, ecc. (escluso Lavori).

7. Guasti alle linee elettriche per quali si debba ricorrere alla trazione a vapore.

8. Ferimento o morte di persona, anche se suicida, causato dal movimento dei treni o da manovre, salvo il caso in cui sia prescritto l'indirizzo terzo (escluso Lavori, se non si tratta di agenti di tale Servizio)**.

9. Caduta di viaggiatori o di agenti dai treni, anche senza conseguenze (escluso Materiale e Trazione, se non si tratta di agenti di tale Servizio).

L'indirizzo primo deve essere recapitato ai seguenti Uffici:

Divisione e Riparto:

Movimento e Traffico, nella cui giurisdizione è avvenuto il fatto.

Materiale e Trazione, nella cui giurisdizione è avvenuto il fatto.

Lavori, nella cui giurisdizione è avvenuto il fatto.

Sezione:

Lavori, nella cui giurisdizione è avvenuto il fatto.

4. — L'indirizzo secondo deve essere emesso per:

1. Scontri e investimenti fra treni.

---

* L'indirizzo si estende anche al Servizio Materiale e Trazione.

** L'indirizzo si estende all'Ufficio Sanitario ed al medico di Riparto nei casi di feriti, e se trattasi di militari anche alla Delegazione Trasporti Militari.

2. Urti di treni contro veicoli, animali od altri ostacoli quando abbiano causato ritardi di oltre 30' pei treni viaggiatori e di oltre 60 per quelli senza viaggiatori o ne siano derivati danni del materiale.

3. Sviamenti di treni in stazione (esclusi gli sviamenti in manovra).

4. Sviamenti di treni e di locomotive in linea.

5. Incendi od altri fatti gravi nel recinto della ferrovia quando abbiano causato danni ai fabbricati, ai veicoli od alle merci (escluso Materiale e Trazione, se non interessato).

L'indirizzo secondo deve esere recapitato ai seguenti Uffici e funzionari:

Servizio:

Movimento e Traffico - Lavori - Roma.

Materiale e Trazione - Firenze.

Capo del Compartimento o della Delegazione di esercizio, nella cui giurisdizione è avvenuto il fatto.

Divisione e Riparto:

Movimento e Traffico, nella cui giurisdizone è avvenuto il fatto.

Materiale e Trazione, nella cui giurisdizione è avvenuto il fatto.

Lavori, nella cui giurisdizione è avvenuto il fatto.

Sezione:

Lavori, nella cui giurisdizione è avvenuto il fatto.

5. — L'indirizzo terzo deve essere emesso per:

1. Fatti compresi nell'indirizzo *secondo* quando vi siano morti o feriti.

2. Sospensione di treni viaggiatori o loro trasbordo per qualsiasi causa (escluso Prefetto o Sottoprefetto).

3. Qualunque attentato contro la circolazione dei treni anche senza conseguenze (esclusi Materiale e Trazione e Lavori se non interessati).

4. Sassi od altro lanciati contro i treni quando abbiano causato morte o ferimento di persone (escluso Materiale e Trazione se non interessato).

L'indirizzo terzo deve essere recapitato ai sottoindicati Uffici e funzionari:

Servizio:

Movimento e Traffico - Lavori - Roma.

Materiale e Trazione - Firenze.

Capo del Compartimento o della Delegazione di esercizio, nella cui giurisdizione è avvenuto il fatto.

Divisione e Riparto:

Movimento e Traffico, nella cui giurisdizione è avvenuto il fatto.

Materiale e Trazione, nella cui giurisdizione è avvenuto il fatto.

Lavori, nella cui giurisdizione è avvenuto il fatto.

Sezione:

Lavori, nella cui giusdizione è avvenuto il fatto.

In caso di feriti:

Ufficio sanitario, nella cui giurisdizione è avvenuto il fatto.

Medico di riparto, nella cui giurisdizione è avvenuto il fatto.

Prefetto o Sottoprefetto (l'uno o l'altro secondo la giurisdizione).

Nel caso che dai fatti formanti oggetto della partecipazione sia derivata la morte o il ferimento di militari il telegramma sarà indirizzato anche alla Delegazione dei Trasporti militari interessata per giurisdizione.

6. — Quando le conseguenze del fatto, che ha determinato la emissione dell'indirizzo terzo, sono di qualche gravità il Capo stazione deve immediatamente informarne, con speciale telegramma, il Servizio Movimento e Traffico e le Divisioni del Compartimento o della Delegazione di esercizio dando anche notizia delle cause dell'accaduto.

Detto telegramma dovrà essere trasmesso con dichiarazione di urgenza, anche sui fili governativi, quando con ciò si possa conseguire maggior sollecitudine. Appena possibile il capo stazione, se necessario, potrà anche far seguito con altro telegramma dando più estese informazioni tanto sulle cause che sulle conseguenze del fatto.

Quando si trovi od arrivi sul posto un funzionario dei Servizi dell'Esercizio deve egli provvedere a tali comunicazioni, o, ad ogni modo, accertarsi che vi sia stato provveduto.

7. — L'indirizzo quarto dovrà essere dato dalla stazione dalla quale si inizia il viaggio e sarà emesso per:

1. Viaggio dei Reali (LL. MM. il Re e la Regina, la Regina Madre e S. A. R. il Principe Ereditario), o di Sovrani esteri, non effettuato con treno reale. *

2. Viaggio del Presidente del Consiglio dei Ministri o di personaggi ragguardevoli che saranno indicati.

3. Viaggio in forma ufficiale del Presidente del Senato o della Camera, o dei Ministri.**

---

* Pei viaggi di cui al punto 1 si userà la formula: *Tr ..... viaggia* ...... (Personaggio) *per* ...... *Applichino regime speciale;* se però il viaggio avvenisse in incognito, la formula sarà limitata a: *Applichino tr* ...... *regime speciale.*

** Pei viaggi di cui al punto 3 basterà limitare la partecipazione alle stazioni di scomposizione o cambio di treno ed a quella di destinazione del personaggio. Formula: *Tr.* ...... *viaggia Presidente Senato*, ecc., *per* ......

Viaggio di personaggi ragguardevoli.

In occasione di viaggi dei Reali Principi, dei Ministri e dei Presidenti del Senato e della Camera diretti a Roma, effettuati in carrozze salone, in carrozze a letti, od in compartimenti riservati, le stazioni dalle quali partono i detti personaggi dovranno avvisare sempre telegraficamente il Servizio Movimento e Traffico e la stazione di Roma-Termini, usando la formula seguente:

« *Servizio Movimento e Traffico C. S. Roma-Termini.*
« *Treno* ...... *viaggia* ...... (personaggio) *per Roma* ».

Siffatto avviso non è necessario quando pel viaggio dei personaggi sopra indicati la stazione di partenza sia già tenuta a diramare l'indirizzo telegrafico quarto.

L'indirizzo quarto dovrà essere recapitato ai seguenti Uffici:

Servizio:

Movimento e Traffico - Lavori - Roma.
Materiale e Trazione - Firenze.
Capi dei Compartimenti e delle Delegazioni di esercizio, nella cui giurisdizione si estende il viaggio.

Divisioni e Riparti:

Movimento e Traffico, nella cui giurisdizione si estende il viaggio.
Materiale e Trazione, nella cui giurisdizione si estende il viaggio.
Lavori, nella cui giurisdizione si estende il viaggio.

Sezioni:

Lavori, nella cui giurisdizione si estende il viaggio.
Stazioni del tratto sul quale si effettua il viaggio.

8. — L'indirizzo quinto sarà dato di regola dalla Divisione Movimento e Traffico alla quale appartiene la linea o la stazione interessata; può anche essere dato dal Servizio Movimento e Traffico.

Gli Uffici, i funzionari e le stazioni di ogni Compartimento o Delegazione di esercizio riceveranno l'indirizzo quinto dalle rispettive Divisioni Movimento e Traffico o Delegazione, ciascuna delle quali, per la propria giurisdizione, lo ripeterà completando opportunamente il preambolo:

Indirizzo quinto Compartimento o Delegazione . . . .

Le Divisioni Movimento e Traffico possono partecipare l'indirizzo quinto agli Uffici, funzionari e stazioni della propria giurisdizione, anche con telegramma epistolare, anzichè per filo.

9. — L'indirizzo quinto serve per la partecipazione di interruzioni di esercizio che si presumono della durata superiore a 48 ore.

L'indirizzo quinto deve essere recapitato ai seguenti Uffici e funzionari:

Servizio:

Movimento e Traffico - Lavori - Roma.
Materiale e Trazione - Firenze.

Controllo prodotti - Firenze.

Ministero dei Lavori Pubblici - delle Poste e Telegrafi - Roma.

Questura della Camera dei Deputati e del Senato (solo a sessione aperta) - Roma.

Capi dei Compartimenti e delle Delegazioni di esercizio della Rete.

Delegazioni veicoli della Rete.

Divisioni Movimento e Traffico della Rete.

Prefetto o Sottoprefetto (l'uno o l'altro secondo la propria giurisdizione).

Divisioni, Sezioni e Riparti lavori, del Compartimento o della Delegazione.

Divisioni Uffici e Riparti Materiale e Trazione, del Compartimento o della Delegazione.

Delegazione Trasporti Militari, del Compartimento o della Delegazione.

Direzione compartimentale delle Poste, del Compartimento o della Delegazione.

Riparti Movimento, del Compartimento o della Delegazione.

Stazioni e agenzie di città, del Compartimento o della Delegazione.

Capi personale viaggiante, del Compartímento o delle Delegazione.

Controllori viaggianti, del Compartimento o della Delegazione.

Ferrovie Secondarie in servizio cumulativo e Direzione Ferrovie Estere a contatto, del Compartimento o della Delegazione.

Alle Ferrovie estere però l'indirizzo quinto non sarà dato quando la durata dell'interruzione sia prevista inferiore a tre giorni, in tal caso nell'indirizzo deve essere detto « Escluse Ferrovie estere ».

La comunicazione dell'indirizzo quinto alle Ferrovie estere, quando ciò sia necessario, spetta alla Divisione Movimento e Traffico di Torino per le linee francesi con noi confinanti, a quel-

la di Milano per le linee svizzere ed alla Delegazione di esercizio di Trieste per le linee austriache e jugoslave.

10. — L'indirizzo sesto viene emesso:

a) per ordinare la sospensione e la ripresa di accettazione trasporti per stazioni o gruppi di stazioni dichiarate ingombre;

b) per qualsiasi altra disposizione generale concernente la utilizzazione e la circolazione dei veicoli e degli attrezzi di carico.

Nei casi di cui al punto *a*) l'indirizzo sesto viene emesso dalla Divisione Movimento e Traffico nella cui circoscrizione si trova la stazione o il gruppo di stazioni dichiarate ingombre; può essere diramato anche dal Servizio Movimento e Traffico.

Nei casi di cui al punto *b*) l'indirizzo sesto viene emesso, di regola, dal Servizio Movimento e Traffico e, quando possibile, soltanto in via epistolare.

L'indirizzo sesto dovrà, quando possibile, essere presentato all'ufficio telegrafico nel quarto giorno precedente l'inizio del provvedimento e dovrà essere immediatamente seguito dalla comunicazione epistolare a tutti gli interessati.

Le Delegazioni Veicoli di Milano e Napoli daranno telegrafico cenno di ricevimento all'Ufficio emittente di tutti gli indirizzi sesto riflettenti sospensioni o riprese di accettazione trasporti.

Spetta ai Circoli di ripartizione interessati dare comunicazione degli indirizzi sesto alle stazioni ed a queste incombe estendere l'avviso alle altre Ferrovie italiane a contatto.

La comunicazione alle Ferrovie estere, quando ciò sia esplicitamente indicato nell'indirizzo sesto, spetta alla Divisione Movimento e Traffico di Torino, per le linee francesi con noi confinanti; a quella di Milano per le linee svizzere ed alla Delegazione di esercizio di Trieste per le Ferrovie austriache ed jugoslave.

Ove non contrastino con quanto sopra, le rimanenti norme che regolano la emissione degli indirizzi sesto risultano dall'Ordine di servizio 424-1912.

11. — L'indirizzo sesto deve essere recapitato:

al Servizo Movimento e Traffico - Roma (in ogni caso).

ai capi dei Compartimenti e Delegazioni di esercizio della Rete.

alle Divisioni Movimento e Traffico della Rete.

alle Delegazioni Veicoli della Rete.

ai Circoli di Ripartizione delle Rete (Torino, Novara, Alessandria, Genova, Milano, Lecco, Voghera, Brescia, Trento, Bolzano, Trieste, Udine, Venezia, Verona, Bologna, Mantova, Firenze, Pisa, Ancona, Terni, Roma, Sulmona, Napoli, Benevento, Salerno, Bari, Foggia, Reggio Calabria, Cosenza, Paola, Cotrone, Palermo, Messina, Catania, Caltanissetta, Cagliari).

Quando la disposizone riguardi soltanto una parte della Rete, l'indirizzo deve essere limitato ai soli Compartimenti e Delegazioni di esercizio interessati e rispettivi uffici: Indirizzo sesto solo Compartimento (o Delegazione di esercizio)... eventualmente Compartimenti della Delegazione Veicoli.... (Milano o Napoli).

12. — Di regola i telegrammi indirizzo dovranno essere trasmessi sui fili telegrafici ferroviari ed allora nel preambolo sarà indicato il numero dell'indirizzo (in tutte lettere) e nella trasmissione agli Uffici di transito anche le diverse destinazioni. Quando invece i telegrammi si dovessero inoltrare, in tutto od in parte sui fili governativi, la stazione che vi provvede dovrà indicare esplicitamente i singoli Uffici e funzionari ai quali deve recapitarsi il telegramma, formando tanti dispacci quante sono le località di destinazione.

13. — L'ufficio telegrafico di Roma Direzione Generale provvederà secondo apposite istruzioni, a comunicare i telegrammi al Ministero dei Lavori Pubblici, al Servizio sanitario ed al Servizio navigazione. Le stazioni di Messina e di Reggio C. Centrale comunicheranno all'Ispettorato Navigazione di Messina i telegrammi che interessano il Servizio dei ferry-boats.

14. — I capi stazione dovranno dare alle RR. Poste ed al pubblico gli avvisi della durata probabile delle interruzioni, trasbordi, istradamento anormale dei treni e della riattivazione parziale o totale della circolazione.

15. — I capi stazione dovranno inoltre fare denuncia al Procuratore del Re od al Pretore o, in mancanza agli agenti di P. S.

od ai RR. CC. od al Sindaco degli attentati contro la sicurezza delle persone e dell'esercizio ed anche dei sassi lanciati contro i treni. Daranno pure notizia di qualunque sinistro di una certa gravità avvenuto — anche indipendentemente dal servizio — sulla ferrovia e sue dipendenze, quando ne siano derivate lesioni personali o morte; la denuncia occorre inoltre in tutti i casi accidentali di morte subitanea e violenta.

16. — In ogni ufficio telegrafico deve essere esposta la tabella degli indirizzi convenzionali completata con l'indicazione della residenza degli Uffici destinatari; avendo cura di sostituire quelle già esistenti con quella pubblicata col presente ordine di servizio.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 3, 6 *e* 7.

Ordine di servizio N. 133.

Estensione di servizio nella fermata di Piedimonte S. Germano.

(Vedi ordine di servizio n. 41-1920).

Dal giorno 26 settembre 1921 la fermata di Piedimonte San Germano, della linea Roma-Napoli, attualmente ammessa al servizio viaggiatori, bagagli e cani con le norme vigenti per le case cantoniere, viene abilitata al servizio stesso *senza alcuna limitazione* ed a quello delle merci a grande velocità limitatamente ai trasporti non eccedenti il peso di kg. 500 e composti di colli non superanti il peso di kg. 50 ciascuno.

In conseguenza di quanto sopra, a pagina 44 del « Prontuario generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della Rete della Stato » (edizione giugno 1914) al nome di Piedimonte San Germano si dovrà cancellare la caratteristica di « casa cantoniera » e di contro, nelle colonne 6 e 7, sopprimere il richiamo (6)

alle lettere V e *B* e nella colonna 8 esporre la lettera *G* col richiamo (8).

In calce alla pagina suddetta si dovrà trascrivere la seguente nota:

(8) Limitatamente ai trasporti non eccedenti il peso di kg. 500 e composti di colli non superanti il peso di kg. 50 cascuno.

Nella « Prefazione generale all'orario generale di servizio » (edizione marzo 1921) a pagina 14, di fronte al nome di Piedimonte S. Germano si dovrà cancellare la stelletta e sostituire l'indicazione L B con L G.

Nell'elenco delle stazioni che partecipano alle tariffe speciali n. 1 e 11 G. V. in servizio cumulativo ferroviario-marittimo (edizione 1° maggio 1915) a pagina 29, dopo il nome di Piediluco si dovrà aggiungere:

//Piedimonte S. Germano /2/3/3/3/3/1/2//

Nel fascicolo delle distanze chilometriche delle stazioni continentali ai punti di scambio di Civitavecchia e Napoli Scalo marittimo (Molo trapezoidale) da valere per la tassazione dei trasporti in servizio diretto ferroviario-marittimo (edizione 17 febbraio 1916) a pagina 42 fra i nomi di Piediluco e Piedimulera si dovrà inserire:

//Piedimonte S. Germano / Roma Termini/212/ — /126/212/126//

Nel « Prontuario delle distanze chilometriche dalle stazioni della rete delle Ferrovie dello Stato a quelle di Montebelluna e Cervignano ed ai vecchi transiti di Peri, Primolano, Pontebba e Cormons a pagina 26 fra i nomi di Piediluco e Piedimulera si dovrà inserire:

//Piedimonte S. Germano /710/735/741/864/826/794//

Nei prontuari manoscritti delle distanze chilometriche, in uso nelle stazioni e negli uffici di controllo, al nome di Piedimonte S. Germano, tanto nell'indice quanto nell'interno di ciascun prontuario, si dovrà cancellare la caratteristica di « casa cantoniera ».

Infine in tutte le altre pubblicazioni di servizio nelle quali trovasi indicato il nome di « Piedimonte S. Germano » con la ca-

ratteristica di « casa cantoniera », si dovrà cancellare tale caratteristica.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 e 22.

Ordine di servizio N. 134.

Servizio di corrispondenza con la Società Tramvie Vicentine.

Dal giorno 26 settembre 1921 sono ammessi al servizio di corrispondenza con le linee Vicenza-Valdagno-Recoaro e Bassano-Vicenza-Montagnana con diramazione Ponte di Barbarano-Barbarano, esercitate dalla Società Tramvie Vicentine, i colli indivisibili di peso fino alle 20 tonnellate.

In conseguenza, in calce alle pagine 153 e 154 del « Prontuario dei servizi cumulativi e di corrispondenza » (edizione 1° aprile 1915) i comma *b*) e *h*) dovranno essere modificati rispettivamente come segue:

« *b*) i colli indivisibili di un peso superiore alle 20 tonnellate »;

« *h*) i colli indivisibili di un peso superiore alle 20 tonnellate e le merci di lunghezza superiore a metri 7 ».

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 e 22.

Ordine di servizio N. 135.

Servizio cumulativo con le ferrovie complementari della Sardegna, con la ferrovia Cancello-Benevento, con le ferrovie Salentine e con la ferrovia Castelbolognese-Riolo.

Dal giorno 1° ottobre 1921 il servizio cumulativo con le seguenti Ferrovie:

Complementari della Sardegna;
Cancello-Benevento;
Ferrovie Salentine;
Castelbolognese-Riolo dei Bagni;

dovrà aver luogo, per tutti indistintamente i trasporti a grande velocità, piccola velocità accelerata e piccola velocità ordinaria, soltanto all'assoluta condizione che i trasporti stessi siano effettuati sempre in *porto assegnato* se in partenza dalle stazioni delle ferrovie suddette (fatta eccezione per i trasporti eseguiti in base alla tariffa speciale n. 11 G. V.) ed in *porto affrancato* se destinati alle stazioni medesime.

I trasporti in destinazione delle stazioni delle ferrovie suindicate non potranno essere gravati di assegno nè di spese anticipate, anche se rappresentanti porti anteriori.

I transiti interessati dovranno perciò rifiutare il proseguimento delle spedizioni in provenienza dalle stazioni delle ferrovie suaccennate, che eseguite dalla data suddetta in avanti fossero carteggiate in porto affrancato, e non daranno corso, in attesa delle disposizioni da richiedersi al mittente per le opportune regolarizzazioni, alle spedizioni in destinazione delle stazioni medesime che fossero state accettate in porto assegnato ovvero gravate di assegno o di spese anticipate.

Dallo stesso giorno le stazioni F. S. di contatto con le ferrovie soprannominate non accetteranno, per la prosecuzione in transito sulle linee dello Stato, trasporti carteggiati in servizio cumulativo fra stazioni delle dette Amministrazioni ferroviarie.

Nulla è mutato per quanto riguarda il servizio cumulativo per i viaggiatori, bagagli e cani.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *e* 22.

Il Direttore generale
C. Crova.

SENTENZA

Esproprio per pubblica utilità - Valore venale - Reddito attuale e presunto - Danni per chiusure di vie - Comodità soppresse.

Nel determinare il valore venale di un bene espropriato è corretto tener conto anche del coefficiente di estimo dato dal reddito reale e presunto.

Non sono risarcibili i danni, che si risolvono nella semplice privazione di un'utilità di cui si usufruiva uti cives, *e non sulla lesione di un diritto civile, che spettasse loro* uti singolo.

CASSAZIONE TORINO 11-23 luglio 1921. P.P. Giordani. — *Est.* Sizia-Amoretti-Ferrovie dello Stato.

DIRITTO.

Entrambi i mezzi sono infondati. Non disconosce il ricorso che la sentenza denunciata abbia esattamente richiamato le direttive date ai periti alla cosa giudicata dalla precedente pronuncia della stessa Corte, direttive le quali consistevano nell'additare loro la applicabilità della legge di Napoli, qualora pur non avendosi il dato dei fitti di data certa da accertarsi per un decennio, si fosse almeno potuto accertare in base alle produzioni fatte o da farsi in causa, e mercè le ispezioni ed i riscontri sui libri censurali e catastali, che un reddito imponibile esistesse per le costruzioni provvisorie.

In caso affermativo avrebbero dovuto farne la media col valore venale.

In caso negativo avrebbero dovuto stimare il valore venale secondo il criterio che la legge di espropriazione del 1865 indica all'art. 39 nel giusto prezzo che a giudizio di periti l'immobile avrebbe avuto in una libera contrattazione di compra-vendita.

Lo stesso ricorso non disconosce neppure, che i periti dopo le indagini fatte ma riuscite negative sulla esistenza di un imponibile tanto per le costruzioni provvisorie, quanto pei terreni sui quali esse sorgevano, dovevano limitarsi ad applicare questo ultimo criterio indicato dalla sopracitata legge del 1865.

Come abbiano assolto tale loro compito è ancora il ricorso che lo dice, riportando testualmente la seguente loro dichiarazione: « in mancanza di un reddito fisso, invariabile di cui valersi per la capitalizzazione, il valore venale dei beni — risulterà dalla media aritmetica dei due valori, intrinseco ed estrinseco; intrinseco corrispondente alla consistenza (valore dei materiali e cementazione) ed estrinseco corrispondente al reddito attuale reale o presunto ».

Ora è in questo metodo di procedimento dalla sentenza approvato, che il ricorso vorrebbe vedere, ma è ben lungi dall'avere dimostrato, le censure nel primo mezzo enunciate.

In sostanza la tesi del ricorso sarebbe che per calcolare il valore venale a' termini della legge del 1865 i periti dovessero addirittura non tener conto del reddito.

La tesi è impostata nel seguente sillogismo.

Nessun altro criterio riguardo al reddito è (si dice) attendibile ...... nel caso attuale tale criterio mancava; dunque i periti tenendo conto del reddito hanno violato la cosa giudicata ed entrambe le leggi, quella del 1865 e persino quella di Napoli. E nota essendo la premessa maggiore, sofistica ed iperbolica è la conseguenziale.

L'errore della premessa è stato bene confutato dalla sentenza colla considerazione esattissima che la locuzione « valore venale » non solo non esclude ma necessariamente include anche il coefficiente di estimo dato dal reddito reale presunto. Basta consultare qualunque trattato di estimo per persuadersene, se non bastasse il comune buon senso. Ma la sentenza ha pure esattamente considerato che nessuna legge dice il contrario; non lo dice la legge di Napoli che, quando parla del valore venale, da mediarsi non ha creduto necessario spiegare in che consista il valore venale, e tanto meno qualcosa in contrario può vedersi nella locuzione usata dalla legge del 1865, giacchè il giusto prezzo che presumibilmente l'immobile avrebbe in una libera contrattazione di compra-vendita non

può non essere influenzato appunto dal suo reale o presumibile reddito.

Inutile parlare della legge speciale di Napoli, dopo che, per essere mancato il dato di fatto indicato dalla cosa giudicata come requisito di sua applicabilità doveva, in ossequio alla cosa giudicata essere messa in disparte, ricorrendosi alla legge generale.

I periti che nella loro scienza e coscienza dovevano tener conto di tutto e nulla trascurare, ritennero operare giustamente facendo la media tra il coefficiente del reddito reale o presunto attinto dalle loro ricerche informative e che chiamarono estrinseco ed il coefficiente del valore materiale che chiamarono intrinseco.

La Corte del merito ha approvato tale giudizio peritale e non è elevabile alcuna censura in cassazione.

Col secondo mezzo il ricorso lamenta sia stata respinta la domanda delli Amoretti per danni che dicevano causati alla loro casa dalla chiusura della via degli Orti e dalla soppressione del Viale Regina Margherita.

La Corte del merito in base ai dati di fatto rilevati dai periti ed al loro giudizio tecnico, ritenne che il preteso danno si risolva nella semplice privazione di una comodità nella perdita di una utilità di cui essi Amoretti avevano fruito *uti cives* e non sulla lesione di un diritto civile che spettasse loro *uti singuli*.

Tale decisione in quanto poggia su accertamenti ed apprezzamenti di fatti non può essere riveduta in questa sede e non merita neppure censura in diritto perchè non è che la applicazione dell'art. 46 della legge sulle espropriazioni per p.u. sancita da giurisprudenza constantissima.

In verità, poichè non ogni danno è risarcibile ma soltanto nel danno ingiusto, tale non può dirsi quello, che le pubbliche amministrazioni possono causare ai privati col modificare od anche sopprimere pubbliche strade quando ciò credano utile fare nel comune interesse dei cittadini.

Pare, del resto, che il ricorso neppure contesti l'esattezza di tale principio poichè finisce per circoscrivere la critica alla sentenza nel senso che non abbia avuto presente l'art. 227 della legge sulle opere pubbliche.

Detto articolo pone a carico del costruttore di ferrovia l'ob-

bligo di ristabilire a proprie spese le convenienti condizioni pubbliche e private che dalle opere fatte risultassero interrotte.

Ora di ciò non era questione in causa. La questione, che facevano li Amoretti era per danni dipendenti dalla chiusura della via degli Orti e per la soppressione del Viale della Regina Margherita. Ma il diritto spettante ai privati ad avere ristabiliti gli accessi non si estende al modo specifico appunto perchè spetta al costruttore ferroviario di provvedere in modo da conciliare le esigenze dell'interesse pubblico con quelle del diritto privato.

Per questi motivi, rigetta il ricorso di cui si tratta.

BOLLETTINO UFFICIALE DELLE FERROVIE DELLO STATO

CONDIZIONI D'ABBONAMENTO

Per gli impiegati dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato e per gli avvocati delegati ferroviari . .	L. **6.00**
Per le Amministrazioni ferroviarie corrispondenti . . .	» **12.00**

Gli abbonamenti sono da pagarsi anticipatamente ad una stazione della rete o ad una cassa compartimentale e decorrono dal 1° gennaio di ciascun anno, non essendo ammessi per durata minore di un anno. Chi si abbona nel corso dell'anno riceve i numeri dell'annata.

La spedizione del bollettino viene fatta direttamente all'ufficio dell'abbonato pel tramite dell'ufficio compartimentale dal quale dipende. Si prega pertanto di comunicare al Servizio Personale e affari generali ogni cambiamento di indirizzo, non assumendosi l'Amministrazione alcuna responsabilità per gli eventuali disguidi causati dalla mancanza di tale comunicazione.

ANNO XIV - N. 39 29 SETTEMBRE 1921

BOLLETTINO UFFICIALE DELLE FERROVIE DELLO STATO

Si pubblica il giovedì

INDICE

PARTE PRIMA — Leggi e decreti:

(1336) Roma, 1921-22 — Stabilimento Poligrafico per l'Amministrazione della Guerra.

PARTE SECONDA — Ordini generali, Ordini di servizio, Circolari ed istruzioni *di durata indeterminata:*

PARTE TERZA — Ordini di servizio e Circolari *di durata determinata:*

(*Per memoria*).

In appendice:

(*Per memoria*).

PARTE QUARTA — Giurisprudenza ferroviaria:

(*Per memoria*).

LEGGE 20 *agosto* 1921, *n.* 1220, *concernente la istituzione di un Ente autonomo per la costruzione del canale navigabile « G. Boicelli » e del porto di Ferrara, nonchè per l'esercizio del porto stesso* (1).

VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA.

Il Senato e la Camera dei deputati hanno approvato;
Noi abbiamo sanzionato e promulghiamo quanto segue:

Art. 1.

E' istituito un Ente autonomo con la denominazione di « Azienda portuale di Ferrara » per la costruzione del canale navigabile « G. Boicelli » e del porto di Ferrara non che per l'esercizio del porto stesso e di tutti gli impianti e meccanismi portuali.

Costituiscono il porto di Ferrara tutti gli scali commerciali ed industriali da costruirsi in comune di Ferrara lungo il tratto Po-Volano, le opere e gli impianti relativi, l'attuale banchina sul Po al Pontelagoscuro fra i due ponti in ferro, la Darsena sull'Emissario di Burana e gli approdi tutti nel territorio del comune di Ferrara, compresa la progettata nuova Darsena di Pontelagoscuro.

La concessione fatta dallo Stato alle Amministrazioni provinciale e comunale di Ferrara colla convenzione stipulata il 16 aprile 1919, approvata con decreto Luogotenenziale, n. 1159, in data 15 giugno 1919, si intende trasferita dalle dette amministrazioni alla azienda portuale di Ferrara.

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 19 settembre 1921, n. 221.

Art. 2.

L'Ente ha sede in Ferrara, ed avrà la durata di anni 70.

Esso provvede:

a) all'attuazione del progetto in data 8 gennaio 1919, riconosciuto meritevole di approvazione dal Consiglio superiore dei lavori pubblici con voto n. 38 del 31 gennaio 1919, concernente la costruzione del canale navigabile « G. Boicelli »;

b) a successivi miglioramenti ed ampliamenti delle opere suddette e degli impianti relativi sia commerciali che industriali;

c) alla manutenzione e riparazione ordinaria e straordinaria del porto, degli altri scali e del canale Po-Ferrara-Volano;

d) alla gestione di tutti i servizi portuali con facoltà, prévio il consenso del Ministero dei lavori pubblici, di assumere la gestione di altri scali lungo la linea navigabile Po-Ferrara-Volano-Goro-Rada di Goro;

e) all'amministrazione dei fondi e dei proventi assegnatigli;

f) alle spese di qualsiasi natura necessarie per il disimpegno delle attribuzioni sopra indicate.

Per tutto quanto concerne la polizia giudiziaria, la pubblica sicurezza, la sanità pubblica, la dogana nell'ambito del porto, si provvede secondo le disposizioni delle vigenti leggi.

Parimenti, per quanto concerne il governo e la regolazione delle acque che entrano nel canale « G. Boicelli », in derivazione dal Po a mezzo degli appositi cunicoli laterali alla biconca e in ausilio alla derivazione dalle chiaviche Pilastresi, resta integra ed imutata la competenza del genio civile.

Art. 3.

L'Amministrazione dell'azienda portuale di Ferrara è affidata ad un Consiglio composto di nove membri, dei quali il presidente sarà nominato, su proposta del Consiglio provinciale di Ferrara, con decreto Reale promosso dal Ministero dei lavori pubblici.

Gli altri membri saranno nominati due dallo Stato, di cui uno dal ministro dei lavori pubblici e uno dal ministro del tesoro, due dal Consiglio provinciale, due dal Consiglio comunale e due dalla Camera di commercio di Ferrara.

Art. 4.

Il mandato dei componenti il Consiglio d'amministrazione dura quattro anni e può essere riconfermato.

Il presidente ha la rappresentanza dell'azienda, è incaricato della esecuzione delle deliberazioni del Consiglio ed ha tutte le altre attribuzioni che gli sono deferite dallo statuto.

Le disposizioni dell'art. 6 della legge 30 giugno 1918, n. 304, possono essere applicate, con decreti dei ministri competenti, ai funzionari governativi chiamati a far parte del Consiglio d'amministrazione dell'azienda.

Art. 5.

Entro due mesi dalla pubblicazione della presente legge sarà per la prima volta proceduto alle nomine di cui al precedente art. 3. Nei due mesi successivi il Consiglio d'amministrazione delibererà lo statuto dell'azienda, nel quale saranno determinate le attribuzioni del Consiglio e del presidente, quali tra le deliberazioni del Consiglio (oltre quelle indicate nella presente legge) siano soggette all'approvazione del governo, le indennità agli amministratori e quanto altro occorra per il regolare funzionamento del Consiglio.

Nello stesso periodo di tempo il Consiglio delibererà le norme cui dovrà essere informata l'Amministrazione dell'azienda, durante e dopo la costruzione dell'opera, per tutto ciò che non sia regolato dalla presente legge.

Lo statuto e le norme di cui sopra con le modificazioni che si riterranno necessarie verranno approvate con R. decreto su proposta dei ministri dei lavori pubblici e del tesoro.

Art. 6.

In base al progetto indicato nell'articolo 2 saranno compilati dall'azienda portuale progetti di esecuzione delle opere per essere sottoposti all'approvazione dei Ministero dei lavori pubblici.

Le opere di cui all'articolo 2 lettera *a* dovranno essere ultimate entro otto anni dalla data di pubblicazione della presente legge.

Art. 7.

L'azienda portuale ha facoltà di proporre anche in corso di esecuzione delle opere tutte quelle varianti ai progetti già approvati che siano consigliate da esigenze tecniche o tendano a migliorare le condizioni di costruzione e di esercizio della linea navigabile e delle darsene.

Tali varianti dovranno ottenere la preventiva approvazione del Ministero dei lavori pubblici ogni volta che importino differenza nella spesa prevista coi progetti già approvati per più di lire centomila, ovvero modificazioni di parti essenziali dei progetti stessi. In tutti gli altri casi la loro ammissibilità verrà giudicata dall'ispettore compartimentale del Genio civile.

La proposta, l'esame e l'approvazione dei progetti di varianti non influiscono sulla decorrenza dei termini fissati per l'ultimazione dell'opera.

Art. 8.

Per la compilazione dei progetti e per la direzione, contabilità e collaudazione dei lavori di costruzione, miglioramento ed ampliamento contemplati nell'art. 2, si osserveranno le norme vigenti per le opere di conto dello Stato che sono nelle attribuzioni del Ministero dei lavori pubblici, in quanto risultino applicabili in relazione alla speciale organizzazione dell'azienda.

Art. 9.

I contratti stipulati dall'azienda non potranno avere durata, nè creare impegni, oltre il termine dell'azienda stessa, salvo in-

tervenga espressa autorizzazione del Ministero dei lavori pubblici.

Art. 10.

E' data facoltà all'azienda di imporre e riscuotere una tassa sulle merci imbarcate e sbarcate, una tassa di stallia sui natanti, ciascuna delle quali non superi le L. 1, per tonnellata metrica, rispettivamente di carico e di stazza, non che una tassa di navigazione limitatamente al tratto Po-Ferrara-Volano e multe per contravvenzione ai vari regolamenti di polizia portuale.

La tariffa di tali tasse e la misura delle multe da approvarsi a mente dell'art. 21 potranno essere con le stesse modalità ivi previste modificate ogni triennio.

Art. 11.

L'azienda ove non creda di provvedere direttamente al servizio di trasporto sui propri binari fino alle stazioni di innesto con le reti ferroviarie e tramviarie riscuotendo le relative tasse, concorderà con le ferrovie dello Stato e con le Amministrazioni delle ferrovie secondarie e tramviarie le norme ed i corrispettivi per il servizio cumulativo e per l'uso dei carri che le Amministrazioni stesse forniranno su richiesta dell'azienda, con riguardo alle speciali esigenze del traffico.

Art. 12.

L'azienda dispone dei seguenti mezzi finanziari:

1° contributo dello Stato, della provincia e comune di Ferrara;

2° frutti dell'uso, della concessione, dell'alienazione, dell'affitto di aree, di fabbricati, di impianti e meccanismi del porto e del canale, nonchè proventi dei diritti d'utenza d'acqua;

3° proventi dell'esercizio diretto dei servizi del porto e canoni pei servizi dati in appalto;

4° proventi dell'imposizione di tasse portuali;

5° somme versate dai privati a rimborso di spese occorse per risarcimenti di danni arrecati alle opere, impianti, ecc., in contravvenzione alle norme di polizia portuale, non che le somme derivanti dalle ammende inflitte per violazioni dei regolamenti del porto;

6° proventi per offerte e contributi volontari e di qualsiasi altra natura, comprese le liberalità per atto di ultima volontà;

7° ricavi di prestiti e di altre operazioni finanziarie, consentite dalle vigenti leggi.

Art. 13.

L'azienda ha facoltà di contrarre prestiti e di emettere obbligazioni nei modi ed alle condizioni che saranno determinate dai ministri del tesoro e dei lavori pubblici.

Le Casse di risparmio e gli altri Istituti di credito della provincia di Ferrara hanno facoltà di accordare finanziamenti od anticipazioni anche se non autorizzati dai loro statuti ed oltre i limiti e le condizioni negli stessi contenuti.

La Cassa depositi e prestiti è autorizzata a concedere all'azienda portuale di Ferrara mutui per sopperire alle spese che deve anticipare l'azienda stessa per l'attuazione dei lavori di cui all'articolo 2.

Art. 14.

Lo Stato corrisponderà all'Ente concessionario i tre quinti del presunto costo dell'opera di cui all'art. 2, lettera *a*) in Lire 11,473,891.74 oppure della minore spesa che sarà per verificarsi. Qualora il costo effettivo dell'opera riesca superiore a Lire 11,473,891.74, il maggiore onere relativo rimarrà ad esclusivo carico del comune e della provincia di Ferrara in parti uguali.

Il pagamento delle quote dovute dallo Stato avrà luogo semestralmente sulla base del conto riassuntivo presentato dall'Ente delle somme pagate ed entro i due mesi successivi dalla data della presentazione.

E' a tal uopo autorizzata nella parte straordinaria del bilancio del Ministero dei lavori pubblici, con prelevamento dal fondo

di L. 110 milioni assegnato per opere nuove di navigazione interna col decreto Luogotenenziale 7 febbraio 1919, n. 150 (art. 1, lettera *f*) l'annuo stanziamento di L. 1,434,246.47.

Qualora per cause indipendenti dall'Amministrazione concessionaria non possa provvedersi ai pagamenti nel termine anzidetto, lo Stato corrisponderà l'interesse di mora nella misura di legge fino al giorno dell'effettivo pagamento.

La provincia ed il comune di Ferrara dovranno corrispondere direttamente all'Ente con le stesse modalità di cui sopra ciascuno la metà della differenza fra l'importo delle somme pagate dall'Ente e la quota a carico dello Stato.

Art. 15.

I Comuni, che a norma del testo unico 11 luglio 1913, n. 959, delle disposizioni di legge sulla navigazione interna e del relativo regolamento 17 novembre 1913, n. 1514, risulteranno interessati nell'opera, dovranno rimborsare alla provincia di Ferrara le rispettive aliquote di contributo commisurate alla spesa che sarà servita di base per la determinazione del contributo dello Stato.

Art. 16.

Qualora i proventi dell'azienda non bastino a coprire gli oneri dell'esercizio, la differenza emergente dal conto di ogni anno sarà colmata dalla provincia e dal comune di Ferrara in giusta metà.

Tali anticipazioni, insieme agli interessi semplici in misura non superiore al 5 per cento, saranno rimborsati dall'azienda alla provincia e al comune di Ferrara con gli utili che potranno risultare dall'esercizio del porto a termini dell'art. 17.

Art. 17.

Il prodotto netto risultante dal conto annuo di esercizio — comprese nel passivo anche le quote di manutenzione e di rin-

novamento delle opere e degli impianti — sarà devoluto innanzi tutto a rimborsare la provincia e il comune di Ferrara delle anticipazioni di cui all'art. 16.

Successivamente, il prodotto netto sarà devoluto alla costituzione di un fondo di riserva di non oltre lire un milione per sopperire ad eventuali perdite future. Le somme così accantonate saranno coi relativi frutti investite secondo le norme che prescriverà il Ministero del tesoro.

Il rimanente prodotto netto sarà ripartito a favore dello Stato, della provincia, del comune di Ferrara e degli altri Comuni interessati nelle stesse proporzioni dei rispettivi contributi nella costruzione dell'opera.

Art. 18.

I progetti d'importo superiore alle lire 50,000 per riparazioni straordinarie e per miglioramenti alle opere dovranno essere sottoposti all'approvazione dell'ispettore compartimentale del genio civile.

Art. 19

Il Ministero dei lavori pubblici vigilerà, a mezzo dell'ispettore compartimentale del genio civile, perchè i lavori siano eseguiti a regola d'arte e in conformità ai progetti approvati e perchè le opere e gli impianti tutti siano sempre conservati in buono stato di mantenimento, senza che per il fatto di tale sorveglianza resti menomata la responsabilità dell'Ente.

L'azienda dovrà fornire tutti i chiarimenti e mezzi opportuni e all'occorrenza, su invito dell'ispettore, sospendere momentaneamente i lavori in attesa delle competenti decisioni del Ministero.

Se dalle verifiche risulterà che le opere e gli impianti non siano regolarmente costruiti e mantenuti, l'Ispettore incaricato della vigilanza ne riferirà al Ministero, il quale, previa ingiunzione all'azienda, potrà provvedere di ufficio agli occorrenti lavori.

Art. 20.

Dopo ultimata la costruzione del canale « G. Boicelli » e degli scali il Ministero dei lavori pubblici farà procedere ad una visita di ricognizione generale delle opere in seguito alla quale verrà stabilito, di concerto con l'azienda, l'apertura dell'esercizio.

Nell'atto di ricognizione sarà fatta risultare da apposito verbale la descrizione sommaria delle opere e degli impianti eseguiti.

Art 21.

I regolamenti per i servizi degli scali, le tasse e le tariffe relative, nonchè le norme per l'applicazione di queste, saranno approvate con decreto Reale, su proposta del ministro dei lavori pubblici, di concerto con i ministri delle finanze, industria, commercio e del lavoro, sentiti il Consiglio superiore dei lavori pubblici e il Consiglio di Stato.

Art. 22.

Nei tre mesi successivi alla chiusura dell'esercizio finanziario l'azienda rassegna il conto al Ministero dei lavori pubblici, dandone copia contemporaneamente alle Amministrazioni provinciale e comunale di Ferrara, le quali entro 20 giorni dalla data del ricevimento dovranno far pervenire le eventuali osservazioni al Ministero dei lavori pubblici. Questo, dopo trascorso tale termine perentorio, provvede di concerto col Ministero del tesoro in merito all'approvazione di esso. A giustificazione del conto saranno esibiti dall'azienda i necessari documenti e forniti tutti i mezzi per le verifiche che i Ministeri dei lavori pubblici e del tesoro potranno disporre.

Art. 23.

Il Ministero dei lavori pubblici, valendosi, in quanto occorra, anche di funzionari dipendenti da altre Amministrazioni dello Stato e previo accordo, in tal caso, col Ministero competente, può

in ogni tempo far ispezionare e sindacare l'andamento di ogni ramo dei servizi affidati all'azienda portuale.

Art. 24.

Il Governo del Re ha in ogni tempo la facoltà di sciogliere per gravi motivi, sentito il Consiglio superiore dei lavori pubblici, e su conforme parere del Consiglio di Stato, l'Amministrazione dell'azienda affidandola ad un commissario regio.

La detta Amministrazione deve essere ricostituita al più tardi nel termine di sei mesi.

Quando speciali ragioni richiedessero un prolungamento dei poteri del R. Commissario, il Governo del Re provvederà con Regio decreto.

Tale proroga non potrà eccedere i sei mesi.

Art. 25.

Le opere di cui all'art. 2 sono dichiarate di pubblica utilità, ed alle relative espropriazioni provvederà l'azienda del porto.

A tali espropriazioni sono applicabili gli articoli 12 e 13 della legge 15 gennaio 1885, n. 2892, sul risanamento della città di Napoli.

L'azienda del porto potrà immettersi nel possesso dei beni occorrenti in seguito alla compilazione dello stato di consistenza dei fondi da occupare, che verrà approvato dal Ministero dei lavori pubblici.

Art. 26.

L'azienda del porto ha fin da ora la facoltà di compilare un piano particolareggiato di esecuzione delle espropriazioni di terreni e di edifici che potranno occorrere per tutte le sedi di scali commerciali ed industriali nel territorio del comune di Ferrara, anche in previsione di un maggior movimento commerciale, e di quelli che convenga riservare per futuri impianti commerciali ed industriali.

Questo piano, da compilarsi e pubblicarsi a termine degli articoli 16 e 17 della legge 25 giugno 1865, n. 2359, e ad ogni ef-

fetto di essa, sarà presentato per l'approvazione entro tre anni ed approvato a termine dell'art. 22 della legge stessa.

Alle espropriazioni che siano effettuate in base a tale piano sono estese le disposizioni dell'articolo precedente.

Art. 27.

In armonia col progresso dei lavori il comune di Ferrara dovrà adottare i provvedimenti di sua competenza per l'impianto di tutti gli inerenti servizi municipali.

Per la somministrazione di acqua potabile, gas, energia elettrica, per raccordi ferroviari e tramviari e per quanto altro occorra per il servizio del porto, le Amministrazioni pubbliche concederanno all'azienda del porto le maggiori possibili facilitazioni e l'applicazione delle tariffe minime.

Art. 28.

Nell'ambito del porto potrà essere istituito un magazzino generale ai sensi della legge 17 dicembre 1882, n. 1154, per la custodia e conservazione delle merci e derrate di qualsiasi provenienza e destinazione.

Art. 29.

Tutti gli atti e contratti che verranno stipulati nell'interesse dell'azienda del porto, si considereranno siccome fatti nell'interesse dello Stato agli effetti del bollo dell'art. 86, n. 1, del testo unico 20 maggio 1897, n. 217, delle leggi sulle tasse di registro.

Art. 30.

Allo scadere del tempo stabilito per la durata dell'azienda, le opere gli impianti, i meccanismi, i materiali ferroviari e tramviari, i galleggianti ed i fondi accantonati pel rinnovamento dei medesimi saranno devoluti allo Stato,

I fondi disponibili, compreso quello di riserva, verranno ripartiti fra lo Stato, la Provincia, il comune di Ferrara e gli altri Comuni interessati nella proporzione dei rispettivi contribuiti nella spesa di costruzione.

Art. 31.

Dalla data della presente legge fino all'insediamento del nuovo Consiglio di amministrazione, l'attuale Consiglio direttivo del Consorzio tra la provincia ed il comune di Ferrara per la costruzione del canale navigabile « G. Boicelli » sarà investito di tutte le facoltà concesse all'azienda portuale.

Ordiniamo che la presente, munita del sigillo dello Stato, sia inserta nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarla e di farla osservare come legge dello Stato.

Data a Sant'Anna di Valdieri, addì 20 agosto 1921.

VITTORIO EMANUELE.

MICHELI - DE NAVA - SOLERI - BELOTTI.

Visto: *Il guardasigilli*: RODINÒ.

REGIO DECRETO 11 *agosto* 1921, *relativo alla nomina di una Commissione tecnica temporanea con l'incarico di studiare i mezzi più idonei e le caratteristiche costruttive più convenienti per assicurare negli attraversamenti dello Stretto di Messina le condutture telegrafiche e telefoniche, nonchè quelle per il trasporto di energia* (1).

VITTORIO EMANUELE III

PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

Riconosciuta la opportunità di istituire una Commissione tecnica temporanea che avvisi ai mezzi più idonei e più convenienti per assicurare e garantire nello attraversamento dello Stretto di Messina le condutture telegrafiche e telefoniche nonchè quelle per il trasporto di energia elettrica;

Sulla proposta del Nostro ministro segretario di Stato per le Poste e i Telegrafi, di concerto con quello dei Lavori Pubblici:

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

E' nominata una Commissione tecnica temporanea con l'incarico di studiare i mezzi più idonei e le caratteristiche costruttive più convenienti per assicurare negli attraversamenti dello Stretto di Messina le condutture telegrafiche e telefoniche, nonchè quelle per il trasporto di energia.

Art. 2.

La Commissione sarà composta dei Signori:

LOMBARDI prof. Luigi, vice presidente della Commissione tecnica dei telefoni, *presidente;*

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 22 settembre 1921, n. 223.

DI PIRRO comm. prof. dott. Giovanni, direttore generale dell'Istituto superiore postale-telegrafico-telefonico, *membro;*

DONATI comm. ing. Alfredo, capo dell'Ufficio elettrificazione delle ferrovie dello Stato, *membro;*

BONOMI cav. ing. Carlo, ingegnere capo del genio civile, segretario al Consiglio superiore delle acque pubbliche, *membro;*

PERILLI comm. ing. Guglielmo, ispettore superiore dei servizi elettrici, *membro;*

FANO ing. Guido Leone, elettrotecnico, *membro;*

VISMARA ing. Emerico, consigliere delegato della Società elettrica Sicilia, *membro;*

BENEDETTI ing. Ettore, ispettore al Ministero della industria e commercio, *segretario.*

Le eventuali variazioni che si rendessero necessarie nella costituzione della Commissione saranno fatte per decreto del ministro delle poste e dei telegrafi, di concerto con quello dei lavori pubblici.

I ministri proponenti sono incaricati della esecuzione del presente decreto che sarà registrato alla Corte dei conti.

Dato a Roma, addì 11 agosto 1921.

VITTORIO EMANUELE.

GIUFFRIDA-MICHELI.

Regio decreto 21 *agosto* 1921, *n.* 1240, *che reca norme pei ricorsi relativi ai nuovi quadri di classificazione del personale delle ferrovie dello Stato* (1).

VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA.

Vista la legge 7 aprile 1921, n. 368, che stabilisce nuovi quadri di classificazione per il personale delle ferrovie dello Stato;

Sentito il Consiglio di amministrazione delle ferrovie dello Stato;

Sentito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta del Nostro ministro segretario di Stato per i lavori pubblici;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Articolo unico.

Contro i provvedimenti riguardanti l'applicazione al personale delle ferrovie dello Stato dei quadri di classificazione approvati colla legge 7 aprile 1921, n. 368, e delle norme ministeriali 6 maggio 1921 emanate dal Ministero dei lavori pubblici a mente dell'articolo 4 della suddetta legge, è ammesso entro 30 giorni dalla comunicazione o dalla pubblicazione del presente decreto quando la comunicazione abbia preceduto la pubblicazione del decreto stesso, il reclamo da parte degli interessati al Consiglio di amministrazione, che giudica definitivamente.

Contro tale giudizio è ammesso il ricorso alla quarta sezione del Consiglio di Stato a norma dell'art. 57 della legge 7 luglio 1907, n. 429.

(1) Pubblicata nella *Gazzetta ufficiale* 24 settembre 1921, n. 225.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Sant'Anna di Valdieri, addì 21 agosto 1921.

VITTORIO EMANUELE.

BONOMI-MICHELI.

Visto, *Il guardasigilli*: RODINO'.

REGIO DECRETO-LEGGE 31 *agosto* 1921, *n.* 1269, *relativo alla sistemazione amministrativa delle nuove provincie* (1).

VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA.

Vedute le leggi 26 settembre 1920, n. 1322, e 19 dicembre 1920, n. 1778;

Veduti i RR. decreti 22 luglio 1920, n. 1233, e 14 agosto 1920, n. 1234;

Udito il Consiglio dei Ministri;

Sulla proposta del presidente del Consiglio dei ministri, segretario di Stato per gli affari dell'interno;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

I Commissari generali civili istituiti in Trento e Trieste con il R. decreto 22 luglio 1920, n. 1233, e il commissario civile in Zara

---

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 26 settembre 1921, n. 226.

istituito con il R. decreto 17 dicembre 1920, n. 1788 continuano ad esercitare per i territori di loro giurisdizione, le funzioni proprie all'Autorità politica provinciale e quelle che per la legislazione del cessato regime, in quanto ancora in vigore spettavano ai luogotenenti.

Con R. decreto promosso dal presidente del Consiglio dei ministri, di concerto con i ministri interessati, saranno determinati i rapporti delle varie autorità provinciali con i commissari predetti e i rapporti di questi e di quelle con i Ministeri competenti che abbiano assunto o stiano per assumere la gestione degli affari per le nuove Provincie.

Riservato per l'avvenire l'esercizio del potere legislativo nelle vie costituzionali e da parte del Governo del Re nei limiti delle leggi 26 settembre 1920, n. 1322, e 19 dicembre 1920, n. 1778, e degli articoli 3 e 5 del presente decreto, è riconosciuta piena efficacia ai decreti e alle ordinanze sinora emanati in materia legislativa dai governatori, dai commissari generali civili e dal commissario civile di Zara.

Sono poste fuori di vigore le disposizioni del Regio decreto 22 luglio 1920, n. 1233, che contrastino con le norme del presente decreto e con quelle che sulla base delle stesse saranno pubblicate dal Governo del Re.

Art. 2.

È data facoltà al Governo del Re di delegare, per determinate circoscrizioni, a funzionari di grado non inferiore a vice prefetto l'esercizio delle funzioni dell'autorità politica provinciale per determinate materie.

Tali funzionari, come pure quello che sostituisce il commissario generale civile nella propria sede, recano il titolo di vice commissari generali civili.

Le disposizioni relative sono prese per decreto Reale.

Art. 3.

In via provvisoria e sino a che non sia provveduto in via costituzionale alla rappresentanza delle Provincie, il Governo del

Re può affidare a Giunte provinciali straordinarie l'esercizio delle funzioni amministrative attribuite dai vigenti regolamenti provinciali alle Diete e alle Giunte provinciali.

Le norme per la composizione delle Giunte provinciali per il loro funzionamento e l'efficacia delle loro deliberazioni sono stabilite con R. decreto, il quale potrà anche adattare alle attuali esigenze le disposizioni di carattere formale dei regolamenti provinciali.

Qualora si presenti riconosciuta urgenza di un provvedimento legislativo di competenza delle Diete provinciali, vi si provvederà con Regio decreto su proposta della Giunta provinciale competente, per territorio.

Art. 4.

Entro quattro mesi della pubblicazione di questo decreto saranno compiute nelle nuove Provincie le elezioni per i Comuni.

Per tali elezioni il Governo del Re, sentite le Giunte provinciali di cui all'articolo precedente e, in quanto non siano ancoro costituite, sentiti i commissari straordinari per le Amministrazioni autonome sinora in funzione, è autorizzato ad estendere alle nuove Provincie con i neccessari adattamenti le disposizioni sulle elezioni amministrative contenute nel testo unico, della legge comunale e provinciale approvato con R. decreto 4 Febbraio 1915, n. 148, prendendo, ove l'interesse pubblico lo richieda, anche provvedimenti transitori per modificare circoscrizioni comunali.

Per la città diTrento e per le altre città con proprio Statuto che con l'approvazione dell'Amministrazione provinciale autonoma ne abbiano fatto richiesta prima dell'entrata in vigore di questo decreto, sarà convenientemente adattato al nuovo ordinamento elettorale, il sistema della rappresentanza proporzionale stabilito con la legge provinciale 7 febbraio 1914, (*Bollettino leggi provinciali*, n. 13).

Art. 5.

E' data facoltà al Governo del Re di prendere in casi di urgenza i provvedimenti indifferibili per modificare e abro-

gare nelle nuove Provincie leggi del cessato regime e decreti e ordinanze emanati con efficacia legislativa dai cessati governatori, dai commissari generali civili e dal commissario civile in Zara. Saranno sentite quando sia possibile le commissioni consultive istituite per la sistemazione amministrativa delle nuove provincie.

Art. 6.

Ove nelle leggi e nei decreti emanati dopo l'annessione delle nuove Provincie da emanarsi in avvenire non sia stato espressamente disposto in ordine alla loro entrata in vigore nelle Provincie medesime, l'applicazione di tali leggi e decreti nelle dette Provincie è sospesa fino a che non siano pubblicate norme di coordinamento e di esecuzione con le forme stabilite dall'articolo 4 della legge 26 settembre 1920, n. 1322, e dall'art. 3 della legge 19 dicembre 1920, n. 1778.

Art. 7.

Il presente decreto, che entra in vigore col giorno della sua pubblicazione, sarà presentato al Parlamento per la conversione in legge.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Sant'Anna di Valdieri, addì 31 agosto 1921.

VITTORIO EMANUELE.

BONOMI.

Visto, *Il guardasigilli*: RODINÒ.

REGIO DECRETO 20 *agosto* 1921, *n.* 1239, *che modifica l'art.* 159 *delle disposizioni sulle competenze accessorie, annesse al regolamento per il personale delle ferrovie dello Stato, approvato col decreto Luogotenenziale* 13 *agosto* 1917, *n.* 1393 (1).

VITTORIO EMANUELE III

PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA.

Visto il decreto Luogotenenziale 13 agosto 1917, n. 1393, che approva le disposizioni sulle competenze accessorie, annesse al regolamento del personale delle ferrovie dello Stato;

Visto l'art. 1 ultimo comma di detto decreto;

Udito il Consiglio dei ministri;

Sentito il Consiglio di amministrazione delle ferrovie dello Stato;

Sulla proposta del Nostro ministro segretario di Stato, pei lavori pubblici;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

L'art. 159 delle disposizioni sulle competenze accessorie, annesse al regolameno del personale delle ferrovie dello Stato, approvato col decreto Luogotenenziale 13 agosto 1917, n. 1393, viene modificato nel modo seguente:

« Le competenze per onorari poste a carico delle controparti soccombenti e riscosse dall'Amministrazione nelle cause relative a contratto di trasporto davanti ai giudici conciliatori e davanti ai pretori, sono ripartite fra gli agenti incaricati della difesa dell'Amministrazione con norme da stabilirsi dal direttore generale ».

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 27 settembre 1921, n. 227.

Art. 2.

La disposizione di cui all'art. 1 avrà effetto dal 1° gennaio 1921.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Sant'Anna di Valdieri, addì 20 agosto 1921.

VITTORIO EMANUELE.

BONOMI — MICHELI.

Visto, *Il guardasigilli:* RODINÒ.

REGIO DECRETO-LEGGE 21 *agosto* 1921, *n.* 1270, *che reca disposizioni pei biglietti di abbonamento ferroviario* (1).

VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA.

Viste le tariffe e condizioni valevoli per i trasporti effettuati sulle linee ferroviarie esercitate dallo Stato;

Visto il regolamento e tariffe pei trasporti interni sulle linee di navigazione esercitate dallo Stato, approvato con R. decreto 27 novembre 1910, n. 953;

Visti gli articoli 39 e 62, ultimo capoverso, della legge 7 luglio 1907, n. 429, modificata col R. decreto 28 giugno 1912, n. 728;

---

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 27 settembre 1921, n. 227.

Visto il decreto Luogotenenziale 11 gennaio 1917, n. 53;

Visto il R. decreto 28 aprile 1921, n. 684;

Sentito il Consiglio di amministrazione delle ferrovie dello Stato;

Sentito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta del Nostro ministro segretario di Stato per i lavori pubblici, di concerto con quelli del tesoro e dell'industria e commercio;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

La tabella dei prezzi dei biglietti di abbonamento per l'intera rete di cui all'allegato n. 6 delle tariffe e condizioni pei trasporti sulle ferrovie dello Stato è annullata e sostituita da quella formante l'allegato 1 al presente decreto.

Art. 2.

Il punto *c*) dell'art. 1 del decreto Luogotenenziale 11 gennaio 1917, n. 53, è soppresso, e l'allegato n. 6 *A* alle tariffe e condizioni pei trasporti sulle ferrovie dello Stato è annullato e sostituito da quello costituente l'allegato 2 al presente decreto.

Art. 3.

Nelle tariffe e condizioni pei trasporti sulle ferrovie dello Stato è aggiunto il nuovo allegato n. 6 *D* « Carte di autorizzazione per acquisto biglietti a metà prezzo » formante l'allegato n. 3 al presente decreto.

Art. 4.

Nel « Regolamento e tariffe pei trasporti interni sulle linee di navigazione esercitate dallo Stato » sono aggiunti il punto 10-*bis* alla parte 1ª, e l'allegato 3) costituenti insieme l'allegato 4 al presente decreto.

Art. 5.

Il presente decreto andrà in vigore dalla data che sarà fissata dalle ferrovie dello Stato e dopo un anno di esperimento, quando non venga revocato, sarà presentato al Parlamento per essere convertito in legge.

Ordinamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Sant'Anna di Valdieri, addì 21 agosto 1921.

VITTORIO EMANUELE

BONOMI — MICHELI — DE NAVA — BELOTTI.

Visto, *Il guardasigilli*: RODINÒ.

ALLEGATO N. 1.

Prezzi dei biglietti di abbonamento per l'intera rete.

Classi	Durata dell'abbonamento in mesi											
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
	Prezzi per una persona											
1ª . . . . . L.	532	798	1064	1330	1596	1862	2128	2394	2660	2926	3192	3458
2ª . . . . . »	355	533	711	889	1067	1245	1423	1601	1779	1957	2135	2313
3ª . . . . . »	221	331	441	551	661	771	881	991	1101	1211	1321	1431

N. B. — Nei prezzi non sono compresi gli aumenti di cui al Regio decreto 1523 del 29 ottobre 1920 nè le quote relative alle linee delle altre Amministrazioni, comprese nell'itinerario.

I biglietti sono valevoli per tutte le linee continentali, sicule e sarde, della rete dello Stato nonchè per la traversata dello stretto di Messina, per le linee Brescia-Iseo e Francavilla Fontana-Lecce con diramazione Novoli-

Nardò C., per il tronco Saline di Volterra-Volterra e per le linee di navigazione dei laghi Maggiore, di Como e di Garda.

I biglietti non sono valevoli per il tratto Cerignola-Cerignola Città.

Visto, d'ordine di Sua Maestà il Re:

Il ministro dei lavori pubblici
MICHELI.

Il ministro del tesoro
DE NAVA.

Il ministro dell'industria e commercio
BELOTTI.

ALLEGATO N. 2.
ALLEGATO N. 6 A.

Biglietti d'abbonamento speciali.

Art. 1.

L'Amministrazione delle ferrovie dello Stato rilascia biglietti di abbonamento speciali di 1ª, 2ª e 3ª classe per la validità da uno a dodici mesi e per i gruppi di linee risultanti dall'annesso elenco.

I prezzi dei biglietti di validità annuale sono stabiliti riducendo del 30 % quelli annuali risultanti dall'applicazione, al relativo percorso, della tariffa di cui all'allegato 6 per i bigietti di abbonamento ordinari. Nel calcolo dei prezzi si arrotonda alla lira superiore la frazione pari o superiore ai 50 centesimi e si trascura quella inferiore ai 50 centesimi.

I prezzi dei biglietti delle validità inferiori si formano dividendo per 13 il prezzo dell'abbonamento speciale annuale ed attribuendo in lire intere 2/13 al primo mese ed 1/13 ai mesi successivi. Il resto della divisione per 13 viene ripartito in ragione di una lira per ciascun mese a partire dal primo.

Si rilasciano abbonamenti intestati a due persone di una stessa Ditta purchè il primo periodo di validità sia di durata non inferiore a sei mesi. Il prezzo è quello stabilito dalla presente tariffa aumentato di un terzo.

Art. 2.

Pei ragazzi di età superiore ai tre anni non è concessa alcuna riduzione sui prezzi suddetti.

Art. 3.

In aggiunta al prezzo dell'abbonamento si riscuote il diritto fisso di L. 2 per biglietto, più L. 5 di deposito cauzionale per la restituzione del biglietto alla scadenza.

Art. 4.

Ai biglietti d'abbonamento speciali sono applicabili le condizioni particolari d'applicazione della tariffa per i biglietti di abbonamento ordinari di cui l'allegato 6.

Visto, d'ordine di Sua Maestà il Re:

Il ministro dei lavori pubblici
MICHELI.

Il ministro del tesoro
DE NAVA.

Il ministro dell'industria e commercio
BELOTTI.

Elenco degli itinerari dei biglietti di abbonamento speciali.

Serie I.

Tutte le linee, sulle quali si applicano le tariffe delle ferrovie dello Stato, che si trovano a nord di quella Ventimiglia-Genova P. P-Busalla-Villalvernia - Tortona-Piacenza-Parma-Bologna-Ferrara - Rovigo-Chioggia, questa compresa.

Comprende inoltre le linee di navigazione dei laghi Maggiore, Como e Garda nonchè la linea Brescia-Iseo.

Serie II.

Tutte le linee, sulle quali si applicano le tariffe delle ferrovie dello Stato, che si trovano a sud di quella Genova P. P. Mignanego-Novi-Tortona-Piacenza-Parma-Bologna-Ferrara, questa compresa, fino alla linea Napoli-Cancello-Caserta-Foggia-Manfredonia, questa compresa.

Serie II-*bis*.

Tutte le linee della serie II nonchè quelle delle ferrovie sarde dello Stato.

Serie III.

Tutte le linee continentali, sulle quali si applicano le tariffe delle ferrovie dello Stato, che si trovano a sud di quella Napoli-Aversa-Caserta-Foggia-Manfredonia, questa compresa; più la linea Foggia-Lucera, le linee di navigazione Villa S. Giovanni-Messina Porto e Reggio Calabria Porto-Messina Porto ed il tronco Messina Porto-Messina Centrale; esclusa la linea Cerignola stazione Cerignola città.

Comprende inoltre la linea Francavilla Fontana-Lecce con diramazione Novoli-Nardò Centrale.

Serie IV.

Tutte le linee della Sicilia (comprese le secondarie) sulle quali si applicano le tariffe delle ferrovie dello Stato, più le linee di navigazione Messina Porto-Reggio Calabria Porto e Messina Porto-Villa San Giovanni Porto ed il tronco Villa San Giovanni-Reggio Calabria C. con diramazione Reggio Calabria Porto.

Serie V.

Tutte le linee sulle quali si applicano le tariffe delle ferrovie dello Stato, che si trovano ad occidente della linea Sondrio-Lecco-Usmate-Milano-Lodi - Piacenza-Parma-Bologna-Faenza-Borgo San Lorenzo-Dicomano-Pontassieve-Terontola-Foligno-Orte-Roma Termini-Fiumicino, questa compresa.

Comprende inoltre le linee di navigazione dei laghi di Como e Maggiore.

Serie V-*bis*.

Tutte le linee della serie V, nonchè le linee delle ferrovie Sarde dello Stato

Serie VI.

Tutte le linee, sulle quali si applicano le tariffe delle ferrovie dello Stato, che si trovano ad oriente della linea Iselle T.-Arona-Gallarate-Milano-C. - Piacenza-Parma-Bologna-Pistoia-Firenze C. - Empoli-Siena-Chiusi-Orte-Roma Termini, questa compresa, più la linea Roma-Sulmona Pescara.

Comprende inoltre le linee di navigazione dei laghi Maggiore, Como e Garda, nonchè la linea Brescia-Iseo.

Serie VII.

Tutte le linee del continente, sulle quali si applicano le tariffe delle ferrovie dello Stato, che si trovano a sud della linea Roma-Sulmona-Pescara, questa compresa, ed esclusa la linea Cerignola stazione-Cerignola

città; più le linee di navigazione Villa San Giovanni Messina Porto e Reggio Calabria Porto-Messina Porto ed il tronco Messina Porto-Messina C.

Comprende inoltre la linea Francavilla Fontana-Lecce con diramazione Novoli-Nardò centrale.

Serie VII-*bis*.

Tutte le linee della serie VII nonchè le linee delle ferrovie Sarde dello Stato.

Serie VIII.

Tutte le linee della serie IV e VII.

Serie VIII-*bis*.

Tutte le linee della serie IV e VII nonchè le linee delle ferrovie Sarde dello Stato.

Serie IX.

Tutte le linee delle ferrovie Sarde dello Stato.

Biglietti di congiunzione agli itinerari degli abbonamenti speciali.

1. — In congiunzione con gli itinerari degli abbonamenti speciali sono ammessi percorsi di allacciamento con una o più stazioni dell'itinerario dell'abbonamento speciale.

La tassazione di tali percorsi è fatta sulla loro lunghezza complessiva in base ai prezzi della tariffa ordinaria (generale per treni diretti o rifferenziale *A*) calcolati:

2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13 volte

per congiunzioni ad abbonamenti della validità rispettivamente di:

1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12 mesi.

2. — I biglietti di congiunzione devono avere la medesima durata, decorrenza e classe dell'abbonamento speciale a cui servono di congiunzione e non sono validi se non vengono esibiti insieme col relativo abbonamento e con la tessera di riconoscimento.

3. — Le richieste dei biglietti di congiunzione devono essere fatte insieme con la domanda dell'abbonamento speciale.

4 — Sul percorso di congiunzione l'abbonato ha gli stessi diritti ed i medesimi obblighi risultanti dalle tariffe e condizioni per gli abbonamenti speciali.

Visto, d'ordine di Sua Maestà il Re:

Il ministro dei lavori pubblici
MICHELI.

Il ministro del tesoro
DE NAVA.

Il ministro dell'industria e commercio
BELOTTI.

ALLEGATO N 3.
ALLEGATO N. 6 D.

Carte di autorizzazione per l'acquisto di biglietti a prezzo ridotto.

Art. 1.

TARIFFA.

Si rilasciano carte nominative di autorizzazione le quali danno diritto ad acquistare durante la loro validità e verso la loro presentazione, biglietti a metà prezzo della tariffa ordinaria (generale e differenziale A secondo la distanza).

Tali carte sono di due specie: una vale per acquistare biglietti per destinazioni comprese nel raggio di 100 chilometri dalla stazione alla quale il titolare della carta si presenta; l'altra per acquistare bigietti senza limite di percorrenza: entrambe le specie hanno la validità di tre mesi, sei mesi o di un anno. Esse si distinguono inoltre in tre categorie:

a) con diritto all'acquisto di biglietti di 1ª, 2ª e 3ª classe;
b) con diritto all'acquisto di biglietti di 2ª e 3ª classe soltanto;
c) con diritto all'acquisto di biglietti solo di 3ª classe.

Art. 2.

Prezzi.

I prezzi delle carte di autorizzazione ad acquistare biglietti di percorrenza non superiore ai 100 chilometri e della validità di tre, sei o dodici mesi, sono formati prendendo 4, 7 o 13 volte rispettivamente il costo di un biglietto di corsa semplice per 100 chilometri a tariffa ordinaria diretti di 1ª, 2ª o 3ª classe, secondochè si tratti di carte della categoria *a*), *b*) o *c*).

I prezzi così formati sono arrotondati alla lira superiore trascurando la frazione di lira inferiore ai 50 centesimi.

I prezzi delle carte di autorizzazione ad acquistare biglietti senza limite di percorrenza si ottengono raddoppiando quelli delle carte per acquisto di biglietti di percorrenza non superiore ai 100 chilometri.

Si rilasciano carte di autorizzazione intestate a due persone della stessa Ditta, soltanto per periodi di validità di 6 mesi e di un anno. Il prezzo di tali carte è quello stabilito dalla presente tariffa aumentato di un terzo ed arrotondato nel modo di cui al primo comma del presente articolo. Con la stessa carta non può viaggiare che una sola persona.

Art. 3.

Tasse accessorie.
(Diritto fisso e deposito cauzionale).

In aggiunta ai prezzi indicati all'articolo precedente è dovuto il diritto fisso di L. 2 più il deposito cauzionale di L. 5.

Art. 4.

Domanda e consegna delle carte di autorizzazione.

Per la richiesta ed il rilascio delle carte di autorizzazione di cui la presente, valgono le norme vigenti per gli abbonamenti ordinari (allegato 6 delle tariffe, condizioni particolari di applicazione della tariffa art. 1 e 2).

Art. 5.

Identificazione personale

Per constatazione della propria identità, il viaggiatore ha l'obbligo di munirsi della tessera in uso per i biglietti di abbonamento ordinari.

Art. 6.

Cambio di carte di autorizzazione.

E' ammesso il cambio di una carta con altra autorizzante lo acquisto di biglietti di classe superiore, verso pagamento della differenza fra i prezzi integrali delle due specie di carte qualunque sia il periodo di validità che rimane da usufruire. Alla nuova carta vengono assegnati gli stessi termini di validità (decorrenza e scadenza) di quella sostituita).

Art. 7.

Rimborso.

Al titolare di una carta di autorizzazione annuale, cui, per emorgenze sopraggiunte, fosse impedito di continuarne l'uso innanzi la scadenza del primo semestre, è concesso il rimborso della differenza fra il prezzo pagato e quello di una carta della stessa categoria per la validità di sei mesi.

Art. 8.

Norme generali.

Per l'uso dei biglietti a prezzo ridotto acquistati in base alle carte di autorizzazione, è prescritta, oltre la presentazione della tessera di identificazione, anche quella della carta di autorizzazione.

Qualora il viaggiatore ne fosse sprovvisto è soggetto all'applicazione delle disposizioni dell'art. 34 delle tariffe.

Per l'uso delle carte di autorizzazione e per i viaggi a prezzo ridotto in base alle presenti disposizioni, in quanto non siano da questo modificate, valgono le condizioni e norme relative agli abbonamenti (allegato 6 alle tariffe).

Visto, d'ordine di Sua Maestà il Re:

Il ministro dei lavori pubblici
MICHELI.

Il ministro del tesoro
DE NAVA.

Il ministro dell'industria e commercio
BELOTTI.

ALLEGATO N. 3
al Regolamento e Tariffe pei trasporti interni
sulle linee di Navigazione esercitate dallo Stato.

Prezzi dei fascicoli di scontrini per le traversate fra Napoli e Palermo e fra Civitavecchia e Terranova e prezzi speciali per le singole traversate

FASCICOLI	Numero di scontrini del fascicolo	Traversata fra Napoli e Palermo					
		Prezzo da pagarsi all'atto dell'acquisto del fascicolo			Prezzo da pagarsi per ciascuna traversata		
		1ª	2ª	3ª	1ª	2ª	3ª
Pei viaggiatori muniti di abbonamento ordinario per un percorso superiore ai 100 km. sulle ferrovie dello Stato	6	129 15	80 80	27 60	66 25	41 55	14 45
	12	258 30	161 60	55 20	55 50	34 35	12 15
	24	516 60	323 20	110 40	50 10	31 40	11 —
Per viaggiatori muniti di abbonamento speciale o di carta di autorizzazione per l'acquisto di biglietti a metà prezzo senza limitazione di percorso sulle ferrovie dello Stato	6	110 70	69 25	23 75	57 —	35 80	12 55
	12	221 40	138 50	47 50	47 80	30 05	10 55
	24	442 80	277 —	95 —	43 15	27 15	9 55
Per viaggiatori muniti di abbonamento per l'intera rete delle ferrovie dello Stato	6	92 25	57 70	19 80	47 80	30 —	10 55
	12	184 50	115 40	39 60	40 10	25 20	8 90
	24	369 —	230 80	79 20	36 15	22 80	8 05

FASCICOLI	Numero di scontrini del fascicolo	Traversata fra Civitavecchia e Terranova					
		Prezzo da pagarsi all'atto dell'acquisto del fascicolo			Prezzo da pagarsi per ciascuna traversata		
		1ª	2ª	3ª	1ª	2ª	3ª
Pei viaggiatori muniti di abbonamento ordinario per un percorso superiore ai 100 km. sulle ferrovie dello Stato	6	85 70	55 20	18 90	44 50	28 75	10 10
	12	171 40	110 40	37 80	37 35	24 15	8 55
	24	342 80	220 80	75 60	33 70	21 85	7 75
Per viaggiatori muniti di abbonamento speciale o di carta di autorizzazione per l'acquisto di biglietti a metà prezzo senza limitazione di percorso sulle ferrovie dello Stato	6	73 40	47 40	16 25	38 35	24 85	8 80
	12	146 80	94 80	32 50	32 25	20 90	7 45
	24	293 60	189 60	65 —	29 20	18 90	6 75
Per viaggiatori muniti di abbonamento per l'intera rete delle ferrovie dello Stato	6	61 20	39 45	13 50	32 25	20 90	7 40
	12	122 40	78 90	27 —	27 15	17 60	6 30
	24	244 80	157 80	54 —	24 60	15 95	5 70

I prezzi suddetti comprendono tutti gli aumenti e le tasse e soprattasse dovute ad eccezione dell'addizionale di centesimi 5 pro-mutilati.

Visto, d'ordine di Sua Maestà il Re:
Il ministro dei lavori pubblici
MICHELI.

Il ministro del tesoro
DE NAVA

Il ministro dell'industria e commercio
BELOTI

ALLEGATO N. 4.

10-*bis*. — Ai viaggiatori muniti di abbonamento ferroviario per l'intera rete, o speciale, od ordinario per un percorso non inferiore a cento chilometri, o di carta di autorizzazione ad acquistare, senza limiti di percorrenza, biglietti a metà prezzo (di cui gli allegati 6, 6-*A* e 6-*D*, alle tariffe e condizioni pei trasporti sulle ferrovie dello Stato), potranno essere rilasciati fascicoli di 6, 12 o 24 scontrini valevoli per effettuare, entro i limiti di validità dei biglietti ferroviari suddetti, un corrispondente numero di traversate fra Napoli e Palermo o fra Civitavecchia e Terranova, a prezzo ridotto.

I possessori di abbonamento ferroviario o di carta di autorizzazione per l'acquisto di biglietti ferroviari a metà prezzo possono acquistare fascicoli anche della classe immediatamente superiore a quella indicata nel recapito ferroviario. I fascicoli acquistati dànno diritto a viaggiare anche nella classe inferiore col pagamento dei corrispondenti prezzi ridotti.

Le condizioni di rilascio, i prezzi dei fascicoli ed i prezzi ridotti per le traversate risultano dall'allegato n. 3.

In aggiunta al prezzo da pagarsi all'atto dell'acquisto del fascicolo è dovuto un diritto fisso di L. 2.

Il viaggiatore deve esibire durante la traversata marittima anche il biglietto di abbonamento ferroviario, o la carta di autorizzazione, nonchè la tessera di riconoscimento.

Visto, d'ordine di Sua Maestà il Re:

Il ministro dei lavori pubblici
MICHELI.

Il ministro del tesoro
DE NAVA.

Il ministro dell'industria e commercio
BELOTTI.

Decreto ministeriale 5 *settembre* **1921**, *che trasferisce alla dipendenza della Direzione generale delle ferrovie il servizio di autodeposito nell'interesse delle Amministrazioni di Stato sedenti in Roma* (1).

IL MINISTRO PER L'AGRICOLTURA

Visto il decreto-legge 14 novembre 1920, n. 1166;

Viste le proposte 27 aprile 1921 della Commissione nominata a termini dell'art. 4 di esso decreto-legge, col decreto Ministeriale 5 febbraio 1921 (registrato alla Corte dei conti il 2 marzo 1921, foglio 395);

Vista la nota 4 luglio 1921 della Direzione generale delle ferrovie dello Stato;

Di concerto coi ministri del tesoro e dei lavori pubblici;

DECRETA:

Art. 1.

Il servizio di autodeposito nell'interesse delle Amministrazioni di Stato sedenti in Roma, già curato dal Commissariato generale dei combustibili nazionali, è trasferito alla dipendenza della Direzione generale delle ferrovie dello Stato, alle condizioni e colle modalità seguenti:

1. La Direzione generale delle ferrovie:

a) rifornisce e ripara le vetture automobili delle Amministrazioni di Stato sedenti in Roma che ne facciano richiesta;

b) fa il servizio di deposito e garage per le vetture di cui sopra, che non possono essere depositate nelle stesse sedi delle Amministrazioni cui appartengono;

c) fornisce, eccezionalmente e in caso di necessità, il personale conducente di esse vetture, quando quello normalmente addettovi sia impedito o comunque mancante;

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 27 settembre 1921, n, 227.

d) fornisce, sulla scorta di riserva, le vetture da sostituire, temporaneamente, e quelle che per qualsiasi motivo siano distolte dall'uso.

2. I rifornimenti di cui al comma *a*) del paragrafo precedente saranno fatti esclusivamente su richiesta, a mezzo di buoni a madre e figlia, dagli economi delle singole amministrazioni, restando esclusa in modo assoluto la prestazione di qualsiasi materia o fornitura senza la presentazione del buono.

Le riparazioni saranno eseguite a regola d'arte e in modo adeguato e conveniente alla destinazione delle vetture, sempre su richiesta degli economi delle Amministrazioni, fatte come sopra.

3. Le riparazioni saranno eseguite nell'officina deposito del Servizio elettrificazione sito nei pressi della stazione Prenestina o in qualsiasi altro locale che fosse destinato ad officina-deposito delle vetture.

I rifornimenti saranno pure fatti nella medesima sede, secondo le norme che la Direzione dell'officina darà all'atto dell'assunzione del servizio, le quali saranno comunicate agli economi delle Amministrazioni.

Si provvederà di istituire anche succursali di rifornimento o presso talune delle Amministrazioni utenti o in apposito locale nell'interno della città.

4. La Direzione generale delle ferrovie non assume alcuna ingerenza sul personale conducente di cui le Amministrazioni dispongono, restando stabilito che tale personale rimane alla esclusiva dipendenza delle Amministrazioni singole.

Parimenti non assume alcun controllo sul consumo del carburante, dei lubrificanti, delle gomme e di qualsiasi altra materia od altro oggetto di rifornimento, provvedendo solo a fare la fornitura nel modo indicato al paragrafo 3, e a denunciare agli economi i casi di evidente eccessivo consumo o di abuso, dei quali faccia accertamento.

5. Il Ministero per l'agricoltura da in uso, promiscuo e gratuito, alla Direzione generale delle ferrovie e per l'esercizio del servizio di autodeposito, il locale di via Lombardia n. 25 ove attualmente l'autodeposito dei combustibili ha sede, a partire dal giorno del passaggio del servizio e fino al giorno 8 dicembre 1921. Qualora prima di questa ultima data la Direzione generale delle

ferrovie non creda più di valersene ne informerà il Ministero per l'agricoltura.

6. Il Ministero per l'agricoltura cede alla Direzione generale delle ferrovie per il servizio dell'autodeposito, a titolo di riserva, alcune autovetture che saranno con apposito verbale identificate, e i relativi pezzi di ricambio.

Si provvederà a regolarizzare entro breve termine la cessione suddetta a norma delle leggi sulla contabilità dello Stato.

7. La Direzione generale delle ferrovie assume in qualità di giornalieri gli operai addetti all'autodeposito dei combustibili al momento del passaggio del servizio; e consente ad ammettere, con valutazione di preferenza, a parità di condizioni, sugli altri estranei, a eventuali concorsi per posti di operai di ruolo nel servizio dell'elettrificazione, o in altri servizi, coloro di essi che ne facciano domanda ed abbiano i requisiti per l'ammissione, il residuo personale, che non potrà essere ammesso al concorso o che non lo supererà, sarà mantenuto in servizio in qualità di giornaliero almeno fino al 31 dicembre 1921.

Art. 2.

Il trasferimento del servizio avrà luogo a partire dal giorno che sarà convenuto fra le due Amministrazioni, ma non oltre il 1° di ottobre.

Con la medesima data il personale di lavoro, attualmente addetto all'autodeposito, passerà alla dipendenza della Direzione generale delle ferrovie dello Stato, a termini del paragrafo 7 dell'art. 1 e alle condizioni la stabilite, ferma restando nell'Amministrazione ferroviaria la facoltà di coordinare gli attuali emolumenti di esso e quelli attribuiti al personale proprio, e di assegnare anche mansioni diverse da quelle oggi curate.

Art. 3.

La Direzione generale dei combustibili e servizi diversi provvederà entro breve termine ad eseguire la consegna, alla Direzione generale delle ferrovie, delle autovetture di riserva per il servizio dell'autodeposito e dei relativi materiali di ricambio.

La consegna sarà proceduta dalla perizia e dall'inventario del materiale che viene ceduto, e sarà fatta con verbale firmato dal direttore generale dei combustibili e dal direttore generale delle ferrovie di Stato e dai loro rispettivi delegati.

La regolarizzazione della cessione del predetto materiale prevista dal paragrafo 6 dellart. 1, avrà luogo a cura dell'Amministrazione cedente e di quella cessionaria, coll'intervento di un delegato del Ministero del tesoro e dovrà essere perfezionata entro 2 mesi dalla data di questo decreto.

Parimenti le due Amministrazioni provvederanno a concordare le modalità per l'uso promiscuo del locale di via Lombardia n. 25, in esecuzione del paragrafo 5 dell'art. 1.

Art. 4.

Il presente decreto sarà registrato alla Corte dei conti e sarà comunicato al Comitato di revisione per i combustibili nazionali, al quale saranno sottoposti per il visto il verbale di consegna del materiale e l'atto di regolarizzazione della cessione di esso, di cui all'art. 3, e l'elenco del presonale di lavoro passato alla dipendenza delle ferrovie di Stato, di cui all'art. 2.

Roma, 5 settembre 1921.

Il ministro dei lavori pubblici
MICHELI.

Il ministro del tesoro
DE NAVA.

Il ministro per l'agricoltura
MAURI.

COMUNICATO

a sensi dell'articolo 234 del R. P.

Con deliberazione del Consiglio di Amministrazione 21 maggio 1921, il cantoniere *De Stefano* Michele, 142035, è stato dichiarato dimissionario dalla data suddetta, in base al punto 3° dell'art. 165 del Regolamento del personale, per essere rimasto arbitrariamente assente dal servizio oltre dieci giorni a decorrere dal 27 ottobre 1920.

Ordine di servizio N. 136.

Apertura all'esercizio della fermata di Latomie della linea a scartamento ridotto Castelvetrano-Sciacca.

A datare dal 1° ottobre 1921 sarà attivata all'esercizio in via di esperimento la fermata alla casa cantoniera di Latomie, posta al km. 9+262 della linea a scartamento ridotto Castelvetrano-Sciacca, fra la stazione di Castelvetrano e la fermata di Selinunte dalle quali dista rispettivamente m. 9,262 e m. 3.850.

La detta casa cantoniera trovasi a sinistra della linea nel senso da Castelvetrano a Sciacca. Essa viene ammessa al servizio viaggiatori, cani e bagagli per colli limitatamente al peso di kg. 50 ciascuno e verrà esercitata in base agli articoli 25 e 31 delle norme per il servizio contabile delle gestioni viaggiatori, bagagli e cani pubblicate con l'Ordine di servizio n. 160-1909 e modificate con quello 170-1913.

La stazione di Castelvetrano resta incaricata della scritturazione dei biglietti e bagagli e del versamento del relativo importo.

Sono istituiti biglietti di corsa semplice da e per detta fermata

dalle stazioni di Castelvetrano, Selinunte, Porto Paolo, Menfi e Sciacca.

I prezzi dei biglietti di corsa semplice sono indicati nel prospetto allegato *A*.

Per le aggiunte da praticarsi nelle vigenti pubblicazioni di servizio vedasi l'allegato *B* al presente Ordine di servizio.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *e* 22.

Allegato **A** *all'ordine di servizio* n. 136-1921.

Prezzo dei biglietti in vendita da e per la fermata di Latomie.

da	a e viceversa	Biglietti di corsa semplice		Stazione incaricata delle scritturazioni e dei versamenti
		1ª classe	2ª classe	
Latomie	Castelvetrano	3.40	1.60	Castelvetrano
	Selinunte	1.70	1.—	
	Porto Palo	4.90	2.—	
	Menfi	6.55	2.60	
	Sciacca	12.55	5.35	

N. B. — **In aggiunta ai prezzi suindicati deve essere riscossa la tassa addizionale di centesimi 5.**

Allegato **B** *all'ordine di servizio* n. 136-1921.

Nel « Prontuario generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della rete dello Stato » (edizione giugno 1914) a pagina 104 nella tabella (131) Castelvetrano-Menfi-Sciacca devesi inserire, fra i nomi di Castelvetrano e Selinunte, il nome di « Latomie » con le seguenti distanze dalle altre località della linea:

Castelvetrano	Km.	10	Menfi	Km.	19
Selinunte	»	4	Capo S. Marco	»	33
Porto Palo	»	13	Sciacca	»	40

Nel « Prontuario dei servizi cumulativi e di corrispondenza » (edizione 1° aprile 1915) devesi:

— a pagina 11 fra i nomi di La Santa Villa S. Fiorano e Laveno Nord inserire il nome di « Latomie » con l'indicazione della pagina 28;

— a pagina 28 fra i nomi di Grottacalda e Lercara alta inserire:

Latomie (casa cantoniera)	Castelvetrano-Menfi-Sciacca	—	—	10	—	—	—			—	—	—	—
						—	—	—	—	—	—	—	—

Nella « Prefazione generale all'orario generale di servizio » (edizione marzo 1921) devesi:

— a pagina 12 fra i nomi di Latisana e Latsch inserire:

Latomie * (31) LB	FSS	unico

— a pagina 18 nella nota 31 aggiungere il nome di « Latomie » dopo quello di Cologna.

Ordine di servizio N. 137.

Fermata di Frassine.

(Vedi ordine di servizio n. 92-1921).

A modificazione dell'Ordine di servizio n. 92-1921 la distanza da Mantova a Frassine indicata nell'allegato *B* deve essere rettificata in Km. 7.

In conseguenza, a pagina 82 del « Prontuario generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della Rete dello Stato » (edizione giugno 1914) nella tabella (61) Mantova-Legnago-Monselice la distanza da Mantova a Frassine deve pure essere rettificata in Km. 7, e nei prontuari manoscritti delle distanze chilometriche in uso nelle gestioni e negli uffici di controllo la distanza ed il relativo istradamento per Frassine devono essere esposti a pagina 41 procedendo secondo quanto appresso.

Per i prontuari delle stazioni situate sulla linea Mantova-Legnago-Monselice la distanza deve essere rilevata dalla tabella 61 a pagina 82 del Prontuario generale, già rettificata come sopra è detto.

Per tutti gli altri prontuari la distanza deve essere formata aggiungendo Km. 7 a quella indicata per Mantova (pagina 47, numero progressivo 17 e Km. 15 a quella indicata per Bonferraro (pagina 41, numero progressivo 18), e scegliendo la più breve. L'istradamento da esporsi sarà quello stesso indicato per la stazione di Mantova (seguito dal numero 89) o di Bonferraro, a seconda che l'una o l'altra avrà servito di base per la formazione della distanza.

Distribuito agli agenti delle classi 1ª, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *e* 22.

Il Direttore generale
C. CROVA.

ANNO XIV - N. 40 6 OTTOBRE 1921

BOLLETTINO UFFICIALE DELLE FERROVIE DELLO STATO

Si pubblica il giovedì

INDICE

(1391) Roma. 1921-22 — Stabilimento Poligrafico per l'Amministrazione della Guerra.

REGIO DECRETO 28 *agosto* 1921, *n.* 1297, *che abroga il decreto Luogotenenziale* 9 *dicembre* 1915, *n.* 1737, *recante provvedimenti per regolare il movimento nel porto di Genova* (1).

VITTORIO EMANUELE III

PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE

RE D'ITALIA.

Visto il decreto Luogotenenziale n. 1737 in data 9 dicembre 1915, portante provvedimenti per regolare il movimento nel porto di Genova;

Visto l'art. 4 del R. decreto n. 1389 in data 30 settembre 1920, contenente le norme per il passaggio dallo stato di guerra a quello di pace;

Considerato che sono cessate le ragioni che determinarono l'emanazione del precitato decreto Luogotenenziale n. 1737 in data 9 dicembre 1915;

Sentito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta del Nostro ministro della marina, di concerto con i ministri del tesoro, dei lavori pubblici e dell'industria e commercio;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Il decreto Luogotenenziale n. 1737 in data 9 dicembre 1915, portante provvedimenti per regolare il movimento nel porto di Genova, è abrogato.

Il presente decreto sarà presentato al Parlamento per la ratifica.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 4 ottobre 1921, n. 233.

del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Sant'Anna di Valdieri, addì 28 agosto 1921.

VITTORIO EMANUELE

BONOMI — BERGAMASCO — DE NAVA — MICHELI — BELOTTI.

Visto, *Il guardasigilli:* RODINÒ.

REGIO DECRETO-LEGGE 19 *settembre* 1921, *n.* 1298 *che autorizza l'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato ad assumere impegni per la somma di* 160 *milioni per l'acquisto di locomotori elettrici* (1).

VITTORIO EMANUELE III

PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

Udito il Consiglio dei ministri;
Sulla proposta del ministro dei lavori pubblici, di concerto col ministro del tesoro;
Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

L'Amministrazione delle ferrovie dello Stato è autorizzata ad assumere impegni per la somma di lire 160 milioni per l'acquisto di 120 locomotori elettrici.

Detta somma verrà stanziata nell'esercizio finanziario 1922-923.

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 1° ottobre 1921, n. 231.

Art. 2.

Il ministro del tesoro provvederà, mediante accensione di debiti nei modi e nelle forme che crederà più opportuni, i fondi occorrenti per i pagamenti relativi agli impegni di cui al precedente articolo.

Art. 3.

Il presente decreto sarà presentato al Parlamento per essere convertito in legge.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Racconigi, addì 19 settembre 1921.

VITTORIO EMANUELE.

BONOMI — MICHELI — DE NAVA.

Visto: *Il Guardasigilli*: RODINÒ.

DECRETO MINISTERIALE 29 *settembre* 1921, *relativo alla sostituzione del Presidente della Commissione per lo studio del problema delle vie di comunicazione fra l'Italia e la Svizzera.*

IL MINISTRO

SEGRETARIO DI STATO PEI LAVORI PUBBLICI

Visto il decreto 29 giugno 1921 col quale viene nominata una Commissione per prendere in esame il problema delle vie di comunicazione internazionali fra l'Italia e la Svizzera;

Visto il decreto 8 luglio 1921;

DECRETA :

Art. 1.

A modificazione dell'art. 2 del decreto Ministeriale 29 giugno 1921 l'on. dott. Camillo PEANO, deputato al Parlamento, è nominato Presidente della Commissione stessa in sostituzione del dimissionario ing. Riccardo BIANCHI, senatore del Regno.

Roma, 29 settembre 1921.

Il Ministro: MICHELI.

Comunicato

ai sensi dell'articolo 234 R. P.

Con decisione 31 maggio 1921 del signor Direttore generale al manovale BONATI Cesare - 169513 - è stata inflitta la destituzione in applicazione dell'art. 189-*a*) del R. P. per essere stato condannato a nove mesi di reclusione, quale colpevole di tentato furto qualificato.

Ordine di servizio N. 138.

Trasporti per conto delle società cooperative di consumo fra gli agenti ferroviari.

La « Società cooperativa di consumo fra ferrovieri e pensionati ferroviari » con sede in Aquila e la Società anonima cooperativa di consumo « Ruota alata » di Torre Annunziata, sono ammesse a fruire, per le proprie spedizioni, della tariffa ridotta applicabile ai trasporti eseguiti per conto delle società cooperative ferroviarie, sotto l'osservanza delle norme e delle condizioni stabilite dal regolamento di cui l'ordine di servizio n. 167-1911.

I nomi delle dette cooperative devono quindi essere aggiunti nell'elenco allegato *A* al citato regolamento, ristampato con l'ordine di servizio n. 48-1918.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *e* 22.

Circolare N. 41.

Appalto della pubblicità nelle stazioni e fermate.

A far tempo dal 1° ottobre 1921, la gestione della pubblicità nelle stazioni e fermate della Rete è stata ceduta in appalto, per un novennio, alla Agenzia Italiana di Pubblicità, residente in Milano, via Cappellari, n. 7.

E' oggetto della concessione la facoltà di affiggere e di esporre annunzi riflettenti l'industria, il commercio, le arti e professioni e quanto può, in genere, essere materia di pubblicità sulle facciate dei F. V. e di fabbricati accessori di stazione, sia verso i piazzali interni che esterni, nelle sale di aspetto, negli atri, sulle pareti esterne delle biglietterie e simili.

Potrà anche essere oggetto della concessione l'affissione di annunzi sui prospetti dei cavalcavia, dei viadotti e dei muri di cinta o di sostegno compresi nell'ambito delle stazioni, nonchè la messa in opera di apparecchi di pubblicità luminosa, subordinatamente però a speciale assenso del Capo del rispettivo Compartimento da notificarsi di volta in volta ai Capi Stazione per il tramite della competente Divisione Movimento e Traffico. L'interno dei locali adibiti ad uso di caffè ristoratore, rivendita privativa e giornali, è escluso dalla pubblicità salvo speciali accordi.

La messa in opera e la rimozione dei cartelli dovranno avvenire a cura della Ditta concessionaria, e precisamente a mezzo di apposito personale munito di tessera di riconoscimento rilasciata dalla Ditta concessionaria stessa.

Occorre inoltre tener presente:

1° E' vietato alla Ditta concessionaria di eseguire affissioni che, comunque, siano contrari alla decenza, al buon costume, ed all'ordine pubblico.

2° La Ditta concessionaria avrà facoltà di servirsi per la pubblicità dei quadri, delle cornici e dei listelli esistenti nelle stazioni della Rete, ad eccezione di quelli destinati alla pubblicità interessante il servizio ferroviario, e la propaganda regionale.

3° Nel caso di sistemazioni, modifiche, ampliamenti e ripulitura di stazioni, fermate, manufatti, ecc., la Ditta concessionaria sarà obbligata di rimuovere, a proprie spese, e nel termine che le sarà prefisso dall'Amministrazione, in tutto o in parte i cartelli affissi ed esposti — ove la Ditta non si uniformasse a tale richiesta — l'Amministrazione è facoltizzata a provvedere a spese della Ditta stessa alla rimozione dei cartelli ed alla loro custodia, fino al ritiro di essi da parte della Ditta.

4° L'invio dei cartelli e delle scorte ai luoghi di affissione dovrà avvenire a mezzo di regolari spedizioni, in applicazione delle vigenti tariffe.

5° L'affissione dei cartelli o manifesti (che non debbono superare le dimensioni di cm. (100 × 140) dovrà essere fatta a perfetta regola d'arte: nelle sale d'aspetto e nei locali interni l'affissione stessa dovrà avvenire su appositi listelli di legno murati alle pareti; di qualsiasi deterioramento od imbrattamento è responsabile la Ditta concessionaria.

6° I manifesti da esporsi all'esterno dovranno essere formati con materiale resistente alle intemperie. Sono perciò esclusi quelli in carta o cartone, anche se montati su tela.

7° Il personale della Ditta concessionaria dovrà essere di pieno gradimento dell'Amministrazione ferroviaria, la quale ha il diritto di richiedere l'immediato allontanamento di quegli agenti che non ottemperassero alle sue prescrizioni.

I Capi stazione consegneranno ai rappresentanti della Ditta concessionaria il mod. S. 20 — riguardante la pubblicità in atto — e riferiranno direttamente di volta in volta — nei riguardi di qualsiasi eventuale infrazione alle disposizioni colla presente notificate al Servizio Movimento e Traffico (Ufficio III).

Il Direttore Generale
C. CROVA.

BOLLETTINO UFFICIALE DELLE FERROVIE DELLO STATO

CONDIZIONI D'ABBONAMENTO

Per gli impiegati dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato e per gli avvocati delegati ferroviari.	L.	**6.00**
Per le Amministrazioni ferroviarie corrispondenti.	»	**12.00**

Gli abbonamenti sono da pagarsi anticipatamente ad una stazione della rete o ad una cassa compartimentale e decorrono dal 1° gennaio di ciascun anno, non essendo ammessi per durata minore di un anno. Chi si abbona nel corso dell'anno riceve i numeri dell'annata.

La spedizione del bollettino viene fatta direttamente all'ufficio dell'abbonato pel tramite dell'ufficio compartimentale dal quale dipende. Si prega pertanto di comunicare al Servizio Personale e affari generali ogni cambiamento di indirizzo, non assumendosi l'Amministrazione alcuna responsabilità per gli eventuali disguidi causati dalla mancanza di tale comunicazione.

ANNO XIV - N. 41 13 OTTOBRE 1921

BOLLETTINO UFFICIALE DELLE FERROVIE DELLO STATO

Si pubblica il giovedì

INDICE

PARTE PRIMA — Leggi e decreti:

PARTE SECONDA — Ordini generali, Ordini di servizio, Circolari ed istruzioni *di durata indeterminata*:

PARTE TERZA — Ordini di servizio e Circolari *di durata determinata*:

(*Per memoria*).

In appendice:

(*Per memoria*).

PARTE QUARTA — Giurisprudenza ferroviaria:

(1502) Roma, 1921-22 — Stabilimento Poligrafico per l'Amministrazione della Guerra.

DECRETO MINISTERIALE 7 *ottobre* 1921, *relativo alla nomina di un membro del Consiglio generale del traffico.*

IL MINISTRO

SEGRETARIO DI STATO PER I LAVORI PUBBLICI

Visti gli articoli 63 e 64 della legge 7 luglio 1907, n. 429 e l'articolo 1 del regio decreto 28 giugno 1912, n. 728;

Su designazione fatta dalla Commissione locale del traffico di Napoli, nella sua seduta del 14 luglio 1921;

DECRETA:

Il comm. barone Alfonso COMPAGNA è nominato membro del Consiglio generale del traffico, quale delegato della Commissione locale suddetta.

Roma, addì 7 ottobre 1921.

Il Ministro: MICHELI.

Ordine di servizio N. 139.

Servizio di corrispondenza con la ferrovia Rimini-Mercatino Marecchia. Fermata di S. Marino.

Col giorno 17 ottobre 1921 la fermata di S. Marino della ferrovia Rimini-Mercatino Marecchia, esercitata dalla Società Ferrovie e Tramvie Padane, viene ammessa al servizio di corrispondenza per i trasporti di merci a grande velocità, piccola velocità accelerata e piccola velocità ordinaria, di veicoli e bestiame.

La distanza tassabile della fermata di S. Marino dalla stazione di scambio di Rimini è di Km. 21.

In relazione a quanto sopra, nel « Prontuario dei servizi cumulativi e di corrispondenza » (edizione 1° aprile 1915) all'elenco alfabetico, a pagina 16 devesi inserire nella sede opportuna il nome della fermata di S. Marino con l'indicazione della pagina 181; alla pagina 181 inserire nel prospetto, dopo Rimini Porto,

/S. Marino/id./21/G/A/P/VB/—/—/—/(1)/—/—/—/—/

Nella « Prefazione generale all'orario generale di servizio » (edizione marzo 1921) si dovrà a pagina 25, aggiungere:

/S. Marino/ / /M/ 531/

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *e* 22.

Ordine di servizio N. 140.

Revoca dei provvedimenti restrittivi nei riguardi delle ferrovie Salentine.

(Vedi ordine di servizio n. 135-1921).

I provvedimenti restrittivi pei trasporti merci di cui l'ordine di servizio n. 135, pubblicato nel Bollettino ufficiale n. 38

del 22 settembre 1921, restanò revocati nei riguardi della Società anonima per le ferrovie Salentine.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *e* 22.

Ordine di servizio N. 141.

Servizio cumulativo con le ferrovie Valle Brembana e Valle Seriana.

Dal giorno 16 ottobre 1921 il servizio cumulativo con le ferrovie Valle Brembana e Valle Seriana dovrà aver luogo, per tutti indistintamente i trasporti a grande velocità, piccola velocità accelerata e piccola velocità ordinaria, soltanto all'assoluta condizione che i trasporti stessi siano effettuati sempre in *porto assegnato* se in partenza dalle stazioni delle ferrovie suddette (fatta eccezione per i trasporti eseguiti in base alla tariffa speciale n. 11 G. V.) ed in *porto affrancato* se destinati alle stazioni medesime.

I trasporti in destinazione delle stazioni delle ferrovie suindicate non potranno essere gravati di assegno nè di spese anticipate, anche se rappresentanti porti anteriori.

I transiti interessati dovranno perciò rifiutare il proseguimento delle spedizioni in provenienza dalle stazioni delle ferrovie suaccennate, che eseguite dalla data suddetta in avanti fossero carteggiate in porto affrancato, e non daranno corso, in attesa delle disposizioni da richiedersi al mittente per le opportune regolarizzazioni, alle spedizioni in destinazione delle stazioni medesime che fossero state accettate in porto assegnato ovvero gravate di assegno o di spese anticipate.

Dallo stesso giorno le stazioni F. S. di contatto con le ferrovie sopranominate non accetteranno, per la prosecuzione in transito sulle linee dello Stato, trasporti carteggiati in servizio cumulativo fra stazioni delle Amministrazioni con le quali vige il provvedimento dell'assegnato e dell'affrancato.

Nulla è mutato per quanto riguarda il servizio cumulativo per i viaggiatori, bagagli e cani.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *e* 22.

Ordine di servizio N. 142.

Norme per l'utilizzazione agricola da parte del personale dei terreni ferroviari dell'esercizio.

I. Criteri generali. — Essendo cessata la condizione di cose che aveva determinata l'autorizzazione emessa in via temporanea per il periodo di guerra circa la concessione gratuita a particolari categorie di personale di terreni ferroviari esterni alla sede stradale ed esuberanti ai bisogni dell'esercizio che non fossero stati o non potessero essere affittati a terzi, di cui le norme emanate con l'ordine di servizio n. 126 (C. M. S.) 1917 e n. 30 (s) 1918, si stabilisce che ad incominciare dal 1° novembre c. a. le concessioni gratuite già sanzionate e di cui gode detto personale sieno convertite a pagamento mediante appositi contratti come si pratica per affitti agricoli con i privati.

Di massima tale pagamento sarà fatto a rate anticipate mensili da trattenersi sui fogli paga del personale interessato, in base ad un canone annuo che verrà stabilito dalle competenti Divisioni dei Lavori, in relazione alla fecondità dei terreni, alla loro estensione, alla presenza dell'acqua con possibilità di utilizzarla per inaffiamenti o irrigazione, alla comodità d'accesso e a tutte le altre circostanze che possono concorrere a rendere più, o meno, produttivi i terreni dati in affitto con l'avvertenza che detto canone, in genere, dovrà essere alquanto inferiore a quello che si potrebbe ottenere da una gara fra privati.

Per la conversione di cui trattasi gli attuali concessionari dovranno entro il mese di ottobre 1921 avanzare, indirizzata ai capi delle Divisioni Lavori, apposita domanda dichiarandosi disposti al pagamento del canone che con i criteri suesposti verrà stabilito.

L'affittanza s'intende fatta per un'annata agricola, ma potrà essere confermata per l'annata successiva agli agenti che abbiano regolarmente corrisposto ai patti stabiliti per la fittanza stessa, e che ne facessero domanda scritta prima di mesi tre dalla scadenza.

Il canone annuo di affitto potrà essere variato alla fine dell'annata agricola dalle Divisioni lavori nella misura che si rendesse più consentanea a variate condizioni del costo dei prodotti agricoli sul mercato, sempre però restando fermo il sopraprospettato criterio che il canone stesso sia in ogni modo inferiore a quello che si potrebbe ottenere da una gara fra privati.

Nel chiedere e nell'accordare la fittanze si dovrà aver riguardo alla condizione che possano attendervi persone di famiglia degli agenti richiedenti, perchè nessuna deroga potrà essere ammessa alle disposizioni vigenti sugli orari ed i turni di servizio del personale.

E' vietato ogni subaffitto da parte degli agenti sotto qualsiasi motivo e forma.

Gli agenti anche dopo la conversione in fittanza delle attuali concessioni gratuite rispondono all'Amministrazione di ogni danno inconveniente irregolarità od abuso che possa derivarne sotto comminatoria dell'immediata revoca della fittanza.

Quando un agente non accettasse di pagare il canone stabilito, e successivamente, mano a mano che un agente lascierà l'affittanza per recesso trasferimento, malattia o decesso, il terreno potrà essere concesso a chi, fra gli agenti, ne farà tempestiva richiesta.

Si preferiranno gli agenti secondo la seguente graduatoria di requisiti:

1° agenti che hanno il maggior numero di figli a carico;

2° a parità del requisito di cui al punto 1°, quelli che hanno paga minore;

3° a parità di figli e di stipendio, quelli che hanno maggiore anzianità di servizio:

In caso di uguaglianza anche del 3° requisito deciderà la sorte.

II. PRODOTTI E SPESE. — L'amministrazione lascia tutto il prodotto della coltivazione a vantaggio degli agenti i quali dovranno

sopportare tutte le relative spese, restando quindi escluso ogni concorso finanziario dell'Amministrazione per qualsiasi ragione.

Non sono consentite culture che possono riuscire di pregiudizio al corpo stradale e dipendenze o comunque d'inciampo o di disturbo alla regolarità dell'esercizio.

III. — Sulle concessioni di affitto delibereranno i Comitati di esercizio. Le Divisioni Lavori provederanno poi alla stipulazione ed approvazione dei relativi contratti con le modalità richieste per gli affitti di terreni a terzi. I Comitati di esercizio sono competenti a deliberare sulle revoche proposte dalle Divisioni Lavori quando le affittanze abbiano dato luogo ad irregolarità od abusi.

In caso d'urgenza la revoca può essere disposta dalle Divisioni Lavori, ma dovrà essere poi sanzionata dal Comitato di esercizio.

I Comitati di esercizio si pronuncieranno pure inappellabilmene sui ricorsi del personale in materia delle fittanze agricole di cui trattasi.

Sulle eventuali divergenze fra agenti uscenti e subentranti in una medesima fittanza decideranno le Divisioni lavori.

L'affittanza si intende senz'altro revocata senza diritto ad indennizzo, quando per sopravvenute necessità del servizio si renda necessaria la immediata occupazione dei terreni concessi in affitto, salvo la restituzione eventuale delle rate pagate anticipatamente per l'annata agricola interessata, ed un eventuale compenso per frutti pendenti.

IV. Sorveglianza. — Le Divisioni lavori vigileranno che non avvengano subaffitti, trasporti a mezzo di carrelli, od abusi in genere e che per il fatto delle coltivazioni non siano recati danni alla sede stradale e sue pertinenze.

V. Registrazioni. — Per ogni fittanza sarà comunicata copia del relativo contratto stipulato con l'agente interessato a cura delle Divisioni lavori, ad ogni dipendente Sezione lavori distaccata od ai capi dei Riparti nella cui giurisdizione il terreno si trova, per la inscrizione in apposito registro ove dovranno figurare le annotazioni sulle culture eseguite, eventuali reclami e tutto quanto rifletta la gestione relativa.

Comunicazioni.

OPERA DI PREVIDENZA A FAVORE DEL PERSONALE

Legge 19 giugno 1913, n. 641, modificata dal decreto Luogotenenziale 1° agosto 1918, n. 1197 e dalla legge 7 aprile 1921, n. 370.

Dopo la comunicazione fattasi nel Bollettino n. 28, del 14 luglio 1921, la Giunta dell'Opera di previdenza ha approvato, a tutto il 30 settembre 1921, le seguenti liquidazioni:

LIQUIDAZIONI	Indennità di buonuscita (Art. 1 n. 1 della legge)				Sussidi temporanei ad orfani (Art. 1 n. 2 della legge)		Assegni alimentari vitalizi (Art. 1 n. 3 della legge)		Rimborsi di trattenute (Art. 3 della legge)			
	ad agenti		a famiglie						ad agenti		a famiglie	
	N.	Importo	N.	Importo	N.	Importo	N.	Importo	N.	Importo	N.	Importo
Approvate dal 1° luglio a tutto il 30 settem. 1921.	457	5.231.142.18	158	497.388,15	119	74.653 —	9	5,286 —	2	60,33	—	—
Aggiungendo quelle approvate dal al	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Si ha un totale nell'esercizio 1921. 1922.	457	5.231.142,18	158	497.388,15	119	74.653 —	9	5,286 —	2	60,33	—	—

Sulla disponibilità dell'Opera, furono approvate dal Comitato, dopo il 30 giugno 1921, le seguenti concessioni:

1. — SUSSIDI TEMPORANEI AD ORFANI DI PENSIONATI.

(Art. 1, n. 2 lett. *c*) della legge).

1) EDGARDA, RICCARDO e MARIO, orfani del conduttore pensionato GENTILE Quarto, L. 360 annue con decorrenza 1° luglio 1921.

2. — ASSEGNI ALIMENTARI A CONGIUNTI BISOGNOSI
(Art. 1, n. 3 lett. *e*) della legge).

1) GINA, orfana dell'operaio di 2ª categoria MICHELAGNOLI Carlo (58974): L. 300 annue vitalizie, con decorrenza 1° luglio 1921;

2) — DIN Maria, madre del conduttore capo RIGHETTO Mario (114958): L. 300 annue vitalizie, con decorrenza 1° luglio 1921;

3) AMENDOLA Fortunata, madre del fuochista BURGADA Giuseppe (145856): L. 600 annue vitalizie, con decorrenza 1° luglio 1921;

4) MARIOTTI Luisa, sorella del sotto ispettore MARZIALE (12069): L. 360 annue vitalizie, con decorrenza 1° luglio 1921;

5) BANDINI Ada, vedova del capo squadra merci SERNESI Guglielmo (113971): L. 300 annue, con decorrenza 1° luglio 1921 e fino al 30 giugno 1926;

6) TROTTA Assunta, vedova dell'operaio di 2ª categoria SCATTIGNO Vincenzo (151251): L. 300 annue, con decorrenza 1° luglio 1921 e fino al 30 giugno 1931;

7) ROMANI Carolina, vedova dell'aiutante principale SCOTTI Alessandro (110333): L. 360 annue, con decorrenza 1° luglio 1921 e fino al 30 giugno 1922;

8) SANDRONI Nazzarena Giuseppa, vedova del macchinista NAPPINI Giuseppe (159194): L. 300 annue, con decorrenza 1° luglio 1921 e fino al 30 giugno 1926;

9) MASINI Maria, madre del sottocapo MEZZETTI Mariano (111110): L. 360 annue vitalizie, con decorrenza 1° luglio 1921.

3. — RICOVERO DI ORFANI IN ISTITUTI DI EDUCAZIONE E DI ISTRUZIONE
(Art. 2, penultimo capoverso della legge).

1) ANNUNZIATA, orfana del cantoniere CARUSO Demetrio 27484);

2) FRANCESCA MARIA, orfana del cantoniere CARENZA Domenico (83895);

3) VINCENZO, orfano del conduttore MESSANA Massimo (114052);

4) MARCO, orfano dell'assistente tecnico di 2° grado GIACCO Eugenio (136515);

5) DOMENICO, orfano del cantoniere BALZANO Antonio (154499);

6) DOMENICO, orfano del capo squadra merci MIANO Antonio (43017);

7) ANELLO, orfano del capo squadra cantoniere SGARZI Alfredo (44370);

8) AGATA, orfana del deviatore BALLERINI Pietro (151564);

9) DOMENICO, orfano dell'accenditore CERRETANI Pietro (101184);

10) GIUSEPPE, orfano del guardiano CLEMENZA Salvatore (122550);

11) LINDA, orfana del manovale BRACCHSI Amerigo (165662);

12) ANTONIO, orfano del capo squadra cantonieri MORETTA Evangelista (130459);

13) ANGELO, orfano del cantoniere SPAZIANI Giuseppe (178276);

14) MARIO, orfano del verificatore PETRUNTI Antonio (126234);

15) FILIPPO, orfano del cantoniere RISULO Pasquale (31824);

16) LUIGI, orfano dell'accenditore POLIDORO Giovanni (131013);

17) FRANCESCO, orfano dell'applicato ANZIANO BUONFIGLIO Giulio (157205);

18) GIACOMO, orfano dell'operaio di 1ª categoria GARGANO Francesco (133689);

19) RENATO, orfano del fuochista STORTONI Vittorio (134490);

20) LIBERA, orfana del macchinista FERRARINO Marcello (82941);

21) GAETANO, orfano dell'applicato MELE Francesco (122930);

22) LEONE, orfano dell'applicato BASEVI Alberto (111303);

23) OLGA, orfana dell'applicato MATTEA Pietro (86338);

24) ANTONIO, orfano del guardiano RANELLUCCI Francesco (43802);

25) GAETANO, orfano del capo conduttore principale MELLI Giuseppe (66427);

26) UMBERTO, orfano del deviatore FILIPPETTI Basilio (24137);

27) ALFONSO, orfano dell'operaio SAETTA Alfredo (100382);

28) GOFFREDO, orfano dell'auplicato principale GRAMIGNANI Paolo (20560);

29) VINCENZO, orfano del cantoniere PETILLO Francesco (130477);

30) AMELIA, orfana dell'accenditore BASANIERI Giuseppe (139414);

31) VITTORIO, orfano del deviatore VESCOVO Francesco (36606);

32) DOMENICO, orfano del disegnatore di 1ª classe D'ELIA Francesco (103752);

33) ARISTIDE, orfano dell'aiuto-applicato PASE Candido (138497).

DONAZIONI.

Da alcuni funzionari ed agenti della Sezione Lavori di Udine, è stata versata, a favore dell'Opera di Previdenza, la somma di L. 91, fra essi raccolta per onorare la memoria del macchinista LIVOTTI Luigi.

Da alcuni funzionari ed agenti delle Officine Materiale rotabile di Torino, è stata versata, a favore dell'Opera di Previdenza, la somma di L. 186, fra essi raccolta per onorare la memoria del segretario capo MURA rag. Carlo. A sua volta, la di lui vedova, venuta a conoscenza di quanto sopra, volle esprimere la sua gratitudine, offrendo in proprio all'Opera L. 200.

VARIAZIONI da apportare all'elenco dei rappresentanti e delegati di categoria.

Categoria	Carica	Indicazioni già portate nei bollettini	*Variazioni*
10ª	Deleg. suppl.	**Menallo** rag. Paolo – segretario principale – Mag. Palermo C.	**Menallo** rag. Paolo - segretario principale - Ag. Savona.
13ª	Delegato	**De Ruggiero** Nicola – sorvegliante della linea – Sez. Lav. Catanzaro.	9. 8. 921. Esonerato dal servizio.
15ª	Rapp. suppl.	**Coli** Amos – guardiano – Sez. Lav. Siena.	Affidatogli anche il mandato di delegato per la circoscrizione di Ancona.
17ª	Delegato	**Prina** Alessandro – capo deposito di 2ª cl. – Dep. loc. Casale Monferrato.	1. 7. 921. Esonerato dal servizio.
39ª	Id.	**Riva** Pietro – frenatore – P. V. Novara.	27. 8. 921. Esonerato dal servizio.
39ª	Id.	**Orlandini** Egiziano – conduttore – P. V. Ancona.	Nominato membro della Commissione consultiva compartimentale di Ancona per le case economiche dei ferrovieri.
40ª	Id.	**Brunelli** Federico – capo tecnico di 2ª cl. – Off. mat. mob. Bologna.	Nominato membro della Commissione consultiva compartimentale di Bologna per le case economiche dei ferrovieri.

Il Direttore generale
C. CROVA.

SENTENZA

Danni al buon regime delle acque da opere pubbliche - Competenza Tribunale delle acque - Cosa giudicata (Criteri nella condanna alle spese).

L'articolo 67 *del D. L.* 2 *ottobre* 1919, *n.* 2074 *che amplia in confronto all'art.* 35 *del decreto Luogotenenziale* 20 *novembre* 1916, *la competenza del Tribunale delle acque, è applicabile non solo alle controversie relative ad opere di derivazione ed utilizzazione, ma anche a quelle circa le conseguenze dannose al buon regime delle acque da opere pubbliche, come il ponte stradale, la galleria subalvea e la strada comunale.*

Il difetto di giurisdizione dell'autorità giudiziaria può essere dichiarato in qualsiasi stato e grado della causa.

CORTE APPELLO DI MESSINA — sentenza 18 luglio 1921 (*P. P.* Bonelli; *Est.* Princi) - Gatti Cupano *contro* Ferrovie Stato.

In diritto:

Che per l'art. 67 lettera *e)* del decreto legge 2 ottobre millenovecentodiciannove n. 2074 appartengono in primo grado alla cognizione dei Tribunali delle acque pubbliche e per art. 68 è alla cognizione, in grado di appello, del Tribunale Superiore delle acque pubbliche: « le controversie per risarcimento di « danni dipendenti da qualunque opera eseguita o da qualunque « provvedimento emesso dall'autorità amministrativa a termini « dell'art. 2 della legge (testo unico) 25 luglio 1904 n. 253 ». Quest'articolo dispone: « spetta esclusivamente all'autorità ammini- « strativa lo statuire e provvedere, anche in caso di contestazione, « sulle opere di qualunque natura e in generale sugli usi, atti o « fatti, anche consuetudinari, che possano avere relazione col

« buon regime delle acque pubbliche, con la difesa e conserva-
« zione delle sponde, con l'esercizio della navigazione, con quello
« delle derivazioni legalmente stabilite... e così pure sulle con-
« dizioni di regolarità dei ripari ed argini od altra opera qua-
« lunque fatta entro gli alvei o contro le sponde. Quando dette
« opere, usi, atti, fatti siano riconosciuti dall'autorità ammini-
« strativa dannosi al regime delle acque pubbliche, essa sola
« sarà competente per ordinarne la modificazione, la cessazione,
« la distruzione. Tutte le contestazioni relative saranno regolate
« dall'Autorità Amministrativa, salvo il disposto dell'art. 25 n. 7
« della legge 2 giugno 1889 n. 6166 (che attribuisce alla quarta
« sezione del Consiglio la decisione dei ricorsi sopra contesta-
« zioni circa i provvedimenti pel regime delle acque pubbliche
« ai termini della prima parte dell'art. 124 della legge 20 marzo
« 1865 sulle opere pubbliche). Tutta volta che vi sia inoltre
« ragione a risarcimenti di danni, la relativa azione sarà pro-
« mossa davanti ai giudici ordinari, i quali non potranno discu-
« tere le quistioni già risolute in via amministrativa. Le disposi-
« zioni del presente articolo si applicano anche a tutte le opere
« di carattere pubblico che si eseguiscono dentro l'alveo o con-
« tro le sponde di un corso di acqua ».

Quest'art. 2 è copiato dall'articolo unico della legge 30 marzo 1893, n. 173, il quale modificò l'art. 124 della legge 20 marzo 1865, n. 2248 sui lavori pubblici, nel senso che la esclusiva competenza attribuita dal detto art. 124 all'autorità Amministrativa, a statuire e provvedere anche in caso di contestazione sulle opere che nuocevano al buon regime delle acque pubbliche, fu estesa, col citato articolo unico, alle opere di qualunque natura che possano avere relazione col buon regime delle acque stesse, e fu fatta salva la competenza della IV Sezione del Consiglio di Stato, come all'art. 25 n. 7 della legge 2 giugno 1889.

In conclusione l'art. 67 del decreto legge 2 ottobre 1919 attribuì ai Tribunali delle acque la cognizione delle contestazioni, che per gli articoli 124 della legge 20 marzo 1865, e per l'articolo unico della legge 30 marzo 1893, per l'art. 2 della legge 25 luglio 1904, per l'art. 25 n. 7 della legge 2 giugno 1889, per l'art. 35 del decreto luogotenenziale 20 novembre 1916, n. 1664, erano prima rispettivamente attribuite all'autorità amministrativa o all'Auto-

rità giudiziaria ordinaria, o alla IV Sezione del Consiglio di Stato o al Tribunale delle acque sedente in Roma.

Ora la domanda delle signore Ida ed Amalia Gatti Cupano mira appunto ad un risarcimento di danni dipendenti dalle cennate opere rispettivamente eseguite dalle amministrazioni convenute, e dipendenti dalle condizioni di irregolarità di quelle opere, le quali non solo possono avere, ma hanno la più stretta relazione col buon regime delle acque pubbliche. Infatti secondo lo stesso libello convenzionale, il ponte e la galleria subalvea determinarono l'innalzamento del livello del letto de fiume, d'onde l'ostruzione del ponte, il rigurgito e lo straripamento delle acque; e la strada comunale convogliando le acque di Valle oscura, le spinge a precipitarsi sui giardini perchè manca la più essenziale condizione di regolarità di una strada, quella cioè di una cunetta. Quindi, secondo lo stesso libello, i danni - or non vi è niente di più chiaro che la controversia sul risarcimento di codesti danni dipendenti da codeste opere eseguite e da codeste irregolarità è dal citato art. 67, sottratta alla giurisdizione ordinaria, ed attribuita a quella del Tribunale territoriale delle acque sedente in Palermo. La provincia contro l'eccezione d'incompetenza obbietta che l'art. 67 è inapplicabile, perchè esso trovasi in un decreto legge concernente derivazioni ed utilizzazioni di acque pubbliche, di modo che va applicato esclusivamente alle controversie relative ad opere di derivazione ed utilizzazione, non già a quelle circa le conseguenze dannose di opere pubbliche, come il ponte stradale, la galleria subalvea e la strada comunale. Ma questa definizione e questa interpretazione restrittiva sono escluse dalla lettera e dallo spirito della legge.

Dalla lettera, perchè l'art. 2 del testo Unico 25 luglio 1904, cui si riferisce il citato art. 67, parla di opere di qualunque natura che possono avere relazione col buon regime delle acque e di condizioni di regolarità di altra opera qualunque fatta entro gli alvei o contro le sponde, ed anche di tutte le opere di carattere pubblico, ma non già ai fini di derivazioni e utilizzazioni di acque, bensì ai fini della suprema tutela sulle acque e del buon regime di esso. E se anche potesse addebitarsi al lgislatore il difetto di sistema e di organicità delle svariate sue leggi e la improprietà della dizione, certo nel caso in esame è intuitiva

l'inesattezza della interpretazione restrittiva della Provincia. Dallo spirito, perchè si volle togliere in modo assoluto alla giurisdizione ordinaria anche la competenza sulle azioni per risarcimento di danni, ossia le controversie circa la lesione di un diritto civile e subbiettivo, attraverso il cui giudizio si soleva intimare sempre l'accertamento della regolarità o meno dell'opera l'equivocità tra il diritto e lo interesse, donde incertezze tra la competenza del giudice ordinario o della IV Sezione, ed infine inesauribili giudizi, e ciò accanto alla necessità di una omogeneità ed uniformità di criterii nell'amministrazione della giustizia in materia di tanto interesse pubblico e generale.

Che la Provincia contro la stessa eccezione di incompetenza, obbietta ancora, ed in forma alquanto involuta, esservi un giudicato implicito nella sentenza interlocutoria pronunciata dal Tribunale ai 12-15 dicembre 1917, quando cioè era in vigore il decreto luogotenenziale dei 20 novembre 1916, n. 1664. Questo decreto infatti andò in vigore, pel decreto luogotenenziale 26 dicembre 1916, n. 1307, il 1° febbraio 1917 ed il suo art. 35 lettera *f*) attribuiva al Tribunale delle acque sedente in Roma le controversie per risarcimento di danni connesse con le quistioni elencate alle lettere *a*) *b*) *c*) *d*) *e*) dello stesso articolo, o dipendenti da alcuni dei provvedimenti emessi dall'autorità amministrativa a termini dell'art. 124 della legge 20 marzo 1865 sui lavori pubblici, ed il suo articolo 41 stabiliva che tutte le controversie di cui all'art. 35, pendenti innanzi all'Autorità Giudiziaria, in primo o secondo grado, fossero portate alla cognizione di quel Tribunale, con la procedura che poi venne ordinata col regolamento del 24 gennaio 1917, n. 85. Nella suddetta sentenza interlocutoria si legge che il Comune di Patti si difendeva contro la domanda delle signore Gatti-Cupano dietro la massima della Cassazione di Roma a Sezione Riunite cioè: che nessuna azione spetta al privato contro il Comune per ottenere il risarcimento « dei danni subiti in conseguenza di omessa, e cattiva costruzione o manutenzione delle strade ». (V. comparsa del Comune in data 12 maggio 1916).

E il Tribunale decise che al privato spetti l'azione di risarcimenti di danni cagionati da cattiva costruzione o manutenzione delle strade.

Ora, così nel caso in cui la difesa della Provincia abbia inteso esprimere che il giudicato implicito stia nella cennata decisione (la quale del resto non statuì sopra alcuna questione di competenza ma semplicemente sopra una questione di carenza o meno di diritto e di azione) come nel caso in cui abbia inteso esprimere che tale giudicato stia nel fatto di avere il Tribunale ordinato una perizia che non avrebbe ordinato se non si fosse implicitamente ritenuto competente ad onta del decreto Luogotenenziale 20 novembre 1916, essa Provincia si aggira in un equivoco: 1°) perchè in tutti i casi si ha che il Tribunale non si è già ritenuto competente ma ha agito, ha spiegata la sua attività giurisdizionale come se fosse competente - 2°) perchè la azione per risarcimento esperimentata dalla Gatti Cupano non era, come richiede il succitato articolo 35 del decreto luogotenenziale 20 novembre 1916, nè dipendente dai provvedimenti od atti dell'autorità amministrativa nè connessa con alcuna delle questioni elencate nelle precedenti lettere dello stesso articolo, di modo che la competenza della giurisdizione ordinaria non era spostata ancora nella causa attuale. E invece fu spostata con l'art. 67 del decreto-legge 2 ottobre 1919 perchè questo articolo, di contenuto più largo, comprese tutte le azioni per risarcimento di danni dipendenti eziandio da qualunque opera eseguita a norma dell'art. 2 della legge 25 luglio 1904 - 3ª) perchè quand'anche il Tribunale avesse ritenuta la propria competenza, non trattandosi quì di mancanza di competenza ma di mancanza di giurisdizione, non vi sarebbe stato mai giudicato, per la massima che quando *judex nullam habet giurisdictio, nem, quandus expresse se declaret competentem, etiam parte non appellante, processum est ipso iure nullum* - 4°) perchè è vietato ai privati di derogare con le loro convenzioni alle leggi riguardanti l'ordine pubblico, quali sono quelle intorno alla competenza assoluta ed alla giurisdizione, e perciò la loro accettazione espressa o tacita di una sentenza, non essendo che un consenso derogativo della competenza materiale o della giurisdizione, non vale ad impedire che di Ufficio il Giudice la dichiari in un qualsiasi successivo stato o grado della causa.

Che in ordine alle spese devesi tenere in considerazione il fatto cha la causa fu iniziata quando l'autorità giudiziaria ordi-

naria era competente. Di poi, come si disse, la competenza passò col 1° gennaio 1920 al Tribunale territoriale delle acque. Or gli atti, le prove ed i provvedimenti sorti dopo cessata la giurisdizione sono atti nulli.

Le spese di tutta l'attività processuale spiegata dalle parti rispettivamente e posteriormente al 1° gennaio 1920 restano a carico di ciascuna parte che le ha fatte essendo tutte concorse, compresa l'Amministrazione ferroviaria, nel torto di continuare il giudizio innanzi all'Autorità ormai spogliata dalla giurisdizione, senza che alcuna parte possa scusare il proprio torto con la continuazione dell'attività processuale dell'altra, poichè ciascuna per conto proprio poteva far valere l'incompetenza, quando avesse voluto. Solo vanno eccettuate le spese dell'atto con cui fu eccepita l'incompetenza e della sentenza che la dichiara e sua registrazione, alle quali spese sono tenute le controparti neganti l'incompetenza.

Ma in ordine alle altre spese erogate precedentemente dal 1° gennaio 1920 il criterio di giudizio è tutt'altro. L'art. 41 del decreto 20 novembre 1916 e gli articoli 56 e seguenti del regolamento di procedura del 24 gennaio 1917, n. 85 dettavano norme transitorie circa le cause pendenti al 1° febbraio 1917 innanzi alle Magistrature del Regno; e il suddetto art. 56 ultimo capoversa, disponeva, nel giudizio che seguirà dinanzi al Tribunale (sedente in Roma) manterranno i loro effetti le sentenze pronunziate e le prove che risultino dagli atti. Ora mentre il decreto 20 novembre 1916 ed il regolamento 26 dicembre 1916, cessavano di aver vigore col 1° gennaio 1920, come stabiliva l'art. 119 del decreto 9 ottobre 1919, n. 2161, nè questo decreto, che venne ad istituire i Tribunali Territoriali e la loro speciale giurisdizione, nè il decreto legge dei 27 novembre 1919, n. 2235, che dettò le norme di procedura per il funzionamento di quei Tribunali, contengono alcune disposizioni transitorie sulla competenza, e sugli effetti degli atti e provvedimenti anteriori in ordine alle cause pendenti innanzi ai giudici ordinari o innanzi al Tribunale delle Acque sedente in Roma. Quindi la necessità giuridica di ricorrere quanto alla competenza, al principio, che già trovò sua applicazione nell'art. 1° delle disposizioni transitorie del codice di procedura civile, e che era stato accolto nel succennato articolo

41 dell'abolito decreto del 20 novembre 1916, quello cioè che le leggi, le quali regolano la competenza essendo attinenti all'ordine pubblico, devonsi applicare immediatamente anche alle cause pendenti e non definite, salvo espressa disposizione in contrario della legge. E quindi quanto ai cennati effetti, la necessità giuridica che se gli atti e le prove e i provvedimenti messi in essere anteriormente innanzi alle preesistenti giurisdizioni debbano mantenere i loro effetti innanzi alla novella giurisdizione, e se mantenuti essi portino la succumbenza e quindi l'obbligo delle spese dell'una o dell'altra parte sono cose da esaminarsi dal Magistrato che oramai viene ad avere la giurisdizione di merito.

ANNO XIV – N. 42

20 OTTOBRE 1921

BOLLETTINO UFFICIALE DELLE FERROVIE DELLO STATO

Si pubblica il giovedì

INDICE

—

PARTE PRIMA — Leggi e decreti:

(*Per memoria*).

PARTE SECONDA — Ordini generali, Ordini di servizio, Circolari ed istruzioni *di durata indeterminata:*

PARTE TERZA — Ordini di servizio e Circolari *di durata determinata:*

(*Per memoria*).

In appendice:

(*Per memoria*).

PARTE QUARTA — Giurisprudenza ferroviaria:

(*Per memoria*).

(1642) Roma, 1921-22 — Stabilimento Poligrafico per l'Amministrazione della Guerra.

Comunicato.

AGENTI REVOCATI, DESTITUITI O LICENZIATI perchè condannati per delitti contro la proprietà

COGNOME, NOME e matricola	Qualifica	Motivo della condanna
PEROTTI Lorenzo (169448) GIRELLA Luigi (174215).	Manovale Manovale	Condannati alla reclusione per quattro mesi per furto vino commesso il 7 gennaio 1920 alla stazione di Arquata Scrivia. (Sentenza 22 giugno 1921 della Corte di Appello di Casale).
ROBOTTI Gio Batta (169427)	Accenditore	Condannato alla reclusione per quindici giorni per correità in furto di agli, commesso il 19 giugno 1920 in un orto presso la linea ferroviaria Asti-Alessandria. (Sentenza 29 ottobre 1920 della Pretura di Asti).
REPETTO Santo (196598). . CASELLI Enrico (223064) .	Manovale in prova Manovale in prova	Condannati alla reclusione per mesi dieci, per furto di due scatole di carne in conserva, commesso nella notte dall'8 al 9 gennaio 1920 nel Parco ferroviario di S. Bovo a Novi Ligure. (Sentenza 21 maggio 1920 del Tribunale di Novi Ligure).
MARCHIONNE Gennaro (151621).	Manovratore	Condannato alla reclusione per quattro mesi per furto di carrube, commesso il 15 marzo 1920 alla stazione di Napoli. (Sentenza 20 dicembre 1920 della Corte d'Appello di Napoli).
CARMIGNOTO Giovanni (183389).	Manovale in prova	Condannato alla reclusione per otto mesi e dieci giorni, per correità in furto di alcune pezze di stoffa, commesso nella notte dal 29 al 30 marzo 1920 allo Scalo di Padova. (Sentenza 22 dicembre 1920 della Corte di Appello di Venezia).
SONCINI Giacinto (26241) .	Guardiano	Condannato a sei mesi di reclusione, per furto di traverse di legno che si trovavano depositate lungo la linea Brescia-Rezzato, commesso anteriormente al 19 luglio 1920 in danno della Ferrovia. (Sentenza 1° giugno 1921 della Corte di Appello di Brescia).

COGNOME, NOME e matricola	Qualifica	Motivo della condanna
CARUSO Agostino (36664) .	Deviatore	Condannato a sei mesi di reclusione per furto di materiali, commesso nel luglio 1919 a Benevento in danno della Ferrovia. (Sentenza 27 dicembre 1920 della Corte di Appello di Napoli).
ROTA Pietro (80312)	Capo squadra manovratori	Condannato alla reclusione per un anno e mesi nove per furto di pezze di stoffa, mortadella ed altro, commesso il 27 febbraio 1920, in precedenza ed in tempo successivo fino al 13 maggio 1920, in Genova, in danno della Ferrovia). (Sentenza 20 luglio 1920 del Tribunale di Genova).
GROSSI Aurelio (205746) . .	Manovale in prova	Condannato alla reclusione per un anno e tre mesi, per furto di gambali di cuoio, scatole di sigarette, scarpe, pezze di tela ed altro, commesso il 13 maggio 1920, in Genova, in danno della Ferrovia. (Sentenza 29 ottobre 1920 della Corte di Appello di Genova)
BERTUZZO Olivo (203267).	Cantoniere in prova	Condannato a dieci mesi di reclusione, per furto semplice commesso il 13 agosto 1920, in danno del guardiano Selip Sante. (Sentenza 16 febbraio 1921 della Corte di Appello di Venezia).
LIONETTI Domenico (116129).	Conduttore	Condannato alla reclusione per anni due e mesi quattro ed alla multa di lire 2800, per truffa continuata, commessa il 9 febbraio 1919 e successivamente, in unione ad altri, in danno del Consorzio Cooperativo di Bari. (Sentenza 17 luglio 1920 della Corte di Appello di Trani).

Ordine di servizio N. 143.

Trasporti in conto corrente di autoveicoli di proprietà del Ministero dell'Interno, Direzione della sanità pubblica.

A partire dal 1° novembre 1921 anche gli autoveicoli (autovetture, autocarri e motociclette) di proprietà del Ministero dell'Interno, Direzione Generale della Sanità Pubblica, saranno da accettarsi in conto corrente con le modalità stabilite dall'ordine di servizio n. 206-1914.

Eppertanto al materiale profilattico e all'armamentario sanitario descritto nell'allegato *A*) del predetto ordine di servizio dovranno aggiungersi gli autoveicoli sopra indicati.

Si raccomanda alle stazioni e gestioni autonome la rigorosa osservanza della presente disposizione.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9, *e* 22.

Ordine di servizio N. 144.

Indirizzi convenzionali.

(Vedi ordine di servizio n. 132-1921).

Fra gli uffici ai quali debbono essere recapitati i telegrammi all'indirizzo convenzionale primo deve essere compreso anche l'Ufficio Elettrificazione, nella cui giurisdizione è avvenuto il fatto; fra gli uffici che debbono ricevere gli indirizzi secondo, terzo, quarto e quinto debbono essere compresi anche l'Unità Speciale Elettrificazione Roma e l'Ufficio Elettrificazione nella cui giurisdizione è avvenuto il fatto.

Distribuito agli agenti della classe 1, 3, 6 *e* 7.

Ordine di servizio N. 145.

Estensione di servizio nella fermata di Caprigliola Albiano.

A datare dal 24 ottobre 1921 la fermata di Caprigliola Albiano, della linea Spezia-Parma, attualmente ammessa al servizio viaggiatori, bagagli e cani, e merci a grande velocità limitatamente ai trasporti non eccedenti il peso di Kg. 100, viene abilitata anche ai trasporti a piccola velocità in collettame, composti di colli di peso non superiore a Kg. 100 ciascuno.

In conseguenza di ciò, nel « Prontuario generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della Rete dello tato » (edizione giugno 1914) a pagina 18, di contro al nome della fermata di Caprigliola Albiano si dovrà esporre, nella colonna 10, la lettera *O* col richiamo (2), e nella « Prefazione generale all'orario generale di servizio » (edizione marzo 1921) a pagina 9 di contro al nome della fermata suddetta si dovranno sostituire le lettere LG con quella LO-a.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *e* 22.

Ordine di servizio N. 146.

Apertura all'esercizio della fermata di Roccamurata.

Col giorno 1° ottobre 1921 è stata aperta all'esercizio, sulla linea Parma-Spezia, la fermata di Roccamurata al Km. 50-501, a destra della linea stessa fra le stazioni di Berceto e Ostia, dalle quali dista rispettivamente Km. 5.466 e 2,925.

Di fronte al F. V. della fermata vi è la punta dello scambio di diramazione alla cava omonima protetto da due segnali a disco girevole piccolo modello, situati a destra rispetto ai treni in arrivo ed alla distanza dell'asse del F. V. di m. 879 quello verso Parma

e di m. 1153 quello verso Pontremoli: la loro posizione normale è quella di via libera.

La detta fermata è abilitata al servizio viaggiatori, bagagli e cani, e viene esercitata per mezzo di un guardiano colle modalità di cui gli articoli 25 e 31 delle « Norme per il servizio contabile delle gestioni viaggiatori, bagagli, cani e telegrafo, pubblicate con l'ordine di servizio n. 160-1909 e successive modificazioni.

La fermata di Roccamurata distribuirà biglietti di corsa semplice ai prezzi e per le corrispondenze indicate sull'allegato *A* al presente Ordine di servizio.

Della registrazione e contabilità dei biglietti ecc., nonchè del versamento dei relativi importi, resta incaricata la stazione di Ostia.

In conseguenza di quanto sopra nella « Prefazione generale all'orario generale di servizio » (edizione marzo 1921) nel « Prontuario generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della Rete dello Stato » (edizione giugno 1914) e nei prontuari manoscritti delle distanze chilometriche (edizione aprile 1914) in uso nelle gestioni e negli Uffici di controllo si dovranno praticare le aggiunte indicate nell'allegato *B* al presente ordine di servizio.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 e 22.

Allegato A all'ordine di servizio N. 146-1921.

Prezzo dei biglietti in vendita da e per la fermata di Roccamurata

DA	A e viceversa	Biglietti di corsa semplice			Stazione incaricata delle scritturazioni e dei versamenti
		1ª classe	2ª classe	3ª classe	
Roccamurata	Parma	20.70	13.90	8.30	Ostia
	Vicofertile	18.—	12.10	7.25	
	Collecchio	16.05	10.90	6.60	
	Ozzano Taro	13.35	9.10	5.55	
	Fornovo	11.90	8.20	5.05	
	Citerna Taro	8.40	5.80	3.25	
	Lesignano di Palmia	7.60	5.35	3.—	
	Solignano	6.45	4.60	2.60	
	Valmozzola	4.55	2.90	1.80	
	Berceto	2.90	2.15	1.45	
	Ostia	1.80	1.40	1.05	
	Borgotaro	5.35	3.35	2.10	
	Grondola Guinadi	8.40	5.80	3.25	
	Pontremoli	12.20	8.35	5.20	
	Scorcetoli	13.80	9.40	5.70	
	Filattiera	14.45	9.85	5.95	
	Villafranca Bagnone	16.40	11.20	6.75	
	Licciana Terrarossa	18.80	12.70	7.50	
	Aulla	20.20	13.60	8.05	
	Capriglioia Albiano	22.15	14.95	8.80	
	S. Stefano di Magra	23 40	15.70	9.20	
	Vezzano	24.85	16.75	9.75	
	Marcantone	26.45	17.65	10.40	
	Spezia	27.60	18.40	10.75	

N. B. – In aggiunta ai prezzi suindicati deve essere riscossa la tassa addizionale di centesimi 5.

Allegato B all'ordine di servizio N. 146-1921.

Nella « Prefazione generale all'orario generale di servizio » (edizione marzo 1921) a pagina 14 si dovrà sostituire l'indicazione « Roccamurata (Cava di) /F/90/ con la seguente

ROCCAMURATA * /LB/F/90/

Nel « Prontuario generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della Rete dello Stato » (edizione giugno 1914) si dovrà:

— a pagina 49 fra i nomi di Roccamulera Mandanici e Roccapalumba Alia inserire:

Roccamurata (casa cantoniera)	Parma-Spezia	Firenze 6º Spezia	Parma	72	V(6)	B(6)

— a pagina 84 nella tabella (72) *Parma-Spezia e S. Stefano di Magra-Sarzana,* fra Berceto ed Ostia trascrivere in carattere corsivo il nome di Roccamurata con le seguenti distanze dalle stazioni della linea:

Stazione		Km.
Parma	Km.	51
Vicofertile	»	44
Collecchio	»	39
Ozzano Taro	»	32
Fornovo	»	28
Citerna Taro	»	19
Lesignano di Palmia	»	17
Solignano	»	14
Valmozzola	»	9
Berceto	»	6
Ostia	»	3
Borgotaro	»	11
Grondola Guinadi	»	19
Pontremoli	Km.	29
Scorcetoli	»	33
Filattiera	»	35
Villafranca Bagnone	»	40
Licciana Terrarossa	»	46
Aulla	»	50
Caprigliola Albiano	»	55
S. Stefano di Magra	»	58
Ponzano Magra	»	61
Sarzana	»	66
Vezzano	»	62
Marcantone	»	66
Spezia Centrale e Spezia Valdellora	»	69

Nei prontuari manoscritti delle distanze chilometriche (edizione aprile 1914) in uso nelle gestioni e negli Uffici di Controllo.

— all'indice, fra i nomi di Roccamulera Mandanici e Roccapalumba Alia inserire:

//ROCCAMURATA (casa cantoniera) /34/29 *bis*//

— a pagina 34 fra Ostia e Berceto trascrivere

29 *bis* /Roccamurata (casa cantoniera)

Segue *Allegato* B *all'ordine di servizio N. 146–1921.*

ed esporre la distanza ed il relativo istradamento procedendo secondo quanto appresso:

Per i prontuari delle stazioni situate sulla linea Parma-Spezia e S. Stefano di Magra-Sarzana la distanza dovrà essere rilevata dalla tabella 72 a pagina 84 del prontuario generale, già modificata come sopra è detto.

Per tutti gli altri prontuari la distanza si dovrà invece formare aggiungendo km, 5 a quella indicata per Berceto, km. 19 a quella indicata per Grondola-Guinadi, km. 69 a quella indicata per Spezia Centrale e scegliendo poi la più breve. L'istradamento sarà quello stesso esposto per la stazione che avrà servito di base per la formazione della distanza.

Ordine di servizio N. 147.

Assunzione dell'esercizio degli impianti ferroviari compresi dello Stato di Fiume.

In seguito a decreto emesso il 4 ottobre 1921 dall'Alto Commissario per il Governo provvisorio di Fiume, l'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato ha assunto col giorno 6 ottobre corrente l'esercizio degli impianti ferroviari compresi nel territorio dello Stato di Fiume, nonchè nel territorio oltre il fiume Eneo, ancora occupato dall'Italia.

Il servizio è diretto localmente da un funzionario delle ferrovie dello Stato col titolo di Sovraintendente dell'esercizio, il quale dipende dal capo della Delegazione di Trieste.

Il personale che già apparteneva all'Amministrazione delle ferrovie fiumane è conservato in servizio col trattamento precedente.

Gli introiti e le spese della gestione degli impianti in parola dovranno essere tenuti in separata evidenza secondo norme che verranno successivamente diramate.

Ordine di servizio N. 148.

Servizio cumulativo con le ferrovie complementari della Sardegna.

(Vedi ordine di servizio n. 135-1921).

Dal giorno 21 ottobre 1921 restano abrogate le disposizioni restrittive di cui all'ordine di servizio n. 135 corrente anno nei riguardi delle ferrovie complementari della Sardegna con le quali viene, quindi, riattivato alle condizioni normali il servizo cumulativo dei trasporti.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 e 22.

Ordine di servizio N. 149.

Ammissione nei treni direttissimi degli Agenti e persone di famiglia muniti di biglietti gratuiti od a prezzo ridotto serie B e C di II e III classe.

(Annulla e sostituisce l'ordine di servizio n. 104 del 1921, Bollettino n. 30).

Dal 1° novembre 1921 i viaggiatori muniti di biglietti gratuiti serie B di II e III classe sono ammessi alle stesse condizioni di percorrenza stabilite pei viaggiatori con biglietto ordinario, anche nei treni direttissimi.

I viaggiatori muniti di biglietti serie B di II classe sono però esclusi dai treni 7, 16, 17, 36, 44 e 49; salvo che:

nel treno 36 sono ammessi i viaggiatori stessi purchè provenienti da oltre Bologna e diretti verso Piacenza od oltre;

nel treno 44 sono ammessi detti viaggiatori purchè provenienti da oltre Bologna e diretti verso Venezia;

nel treno 49 sono ammessi i suddetti viaggiatori purchè provenienti da oltre Venezia.

I viaggiatori muniti di biglietto serie B di III classe sono poi esclusi dai treni 4, 7 e 44.

I viaggiatori muniti di biglietto a prezzo ridotto serie C di II e III classe sono ammessi alle condizioni vigenti per gli altri viaggiatori in tutti i treni ordinari ad eccezione dei treni 7, 16 e 17.

Il Direttore generale
C. CROVA.

BOLLETTINO UFFICIALE DELLE FERROVIE DELLO STATO

CONDIZIONI D'ABBONAMENTO

Per gli impiegati dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato e per gli avvocati delegati ferroviari. .	L.	**6.00**
Per le Amministrazioni ferroviarie corrispondenti. . .	»	**12.00**

Gli abbonamenti sono da pagarsi anticipatamente ad una stazione della rete o ad una cassa compartimentale e decorrono dal 1° gennaio di ciascun anno, non essendo ammessi per durata minore di un anno. Chi si abbona nel corso dell'anno riceve i numeri dell'annata.

La spedizione del bollettino viene fatta direttamente all'ufficio dell'abbonato pel tramite dell'ufficio compartimentale dal quale dipende. Si prega pertanto di comunicare al Servizio Personale e affari generali ogni cambiamento di indirizzo, non assumendosi l'Amministrazione alcuna responsabilità per gli eventuali disguidi causati dalla mancanza di tale comunicazione.

Anno XIV - N. 43 27 Ottobre 1921

BOLLETTINO UFFICIALE DELLE FERROVIE DELLO STATO

Si pubblica il giovedì

INDICE

PARTE PRIMA — Leggi e decreti:

PARTE SECONDA — Ordini generali, Ordini di servizio, Circolari ed istruzioni *di durata indeterminata:*

(1749) Roma, 1921-22 — Stabilimento Poligrafico per l'Amministrazione della Guerra.

PARTE TERZA — Ordini di servizio e Circolari *di durata determinata:*

(***Per memoria***).

In appendice:

(***Per memoria***).

PARTE QUARTA — Giurisprudenza ferroviaria:

REGIO DECRETO-LEGGE 19 *settembre* 1921, *n.* 1372, *che apporta variazioni al bilancio delle ferrovie dello Stato, per l'esercizio finanziario* 1920-921 (1).

VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA.

Vista la legge 29 dicembre 1920, n. 1820;
Udito il Consiglio dei ministri;
Sulla proposta del Nostro ministro segretario di Stato per il tesoro, di concerto con quello per i lavori pubblici;
Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

Nello stato di previsione dell'entrata ed in quello della spesa delle ferrovie dello Stato per l'esercizio finanziario 1920-921 sono introdotte le variazioni indicate nella tabella annessa al presente decreto, firmata, d'ordine Nostro, dai ministri proponenti.

Art. 2.

Allo stanziamento del capitolo n. 224 « Assegnazione straordinaria all'Amministrazione delle ferrovie dello Stato a pareggio del bilancio per l'esercizio finanziario 1920-921 » dello stato di previsione del Ministero del tesoro, per l'esercizio medesimo, è apportato l'aumento di L. 1,089,845,000.

Questo decreto sarà presentato al Parlamento per la conversione in legge ed andrà in vigore il giorno stesso della sua pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale* del Regno.

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 19 ottobre 1921, n. 246.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Data a Racconigi, addì 19 settembre 1921.

VITTORIO EMANUELE.

BONOMI — DE NAVA — MICHELI.

Visto, *Il guardasigilli*: RODINÒ.

TABELLA di variazioni al bilancio delle ferrovie dello Stato per l'esercizio finanziario 1920-921.

ENTRATA.

TITOLO I.

Parte ordinaria.

§ 1. — *Prodotti del traffico.*

Cap. n. 1. Viaggiatori	+	442,000,000 —
Cap. n. 2. Bagagli e cani.	+	35,000,000 —
Cap. n. 3. Merci a grande velocità	+	120,000,000 —
Cap. n. 4. Merci a piccola velocità accelerata	+	70,000,000 —
Cap. n. 5. Merci a piccola velocità ordinaria	+	610,000,000 —
Cap. n. 6. Prodotti delle ferrovie secondarie sicule . .	+	1,500,000 —
Cap. n. 6-*bis*. Prodotti delle ferrovie Sarde (di nuova istituzione)	+	8,500,000 —
Cap. n. 6-ter. Prodotti della navigazione dello stretto di Messina (di nuova istituzione).	+	2,500,000 —

§ 2. — *Introiti indiretti dell'esercizio.*

Cap. n. 7. Redditi patrimoniali	+	1,700,000 —
Cap. n. 8. Telegrammi privati	+	450,000 —
Cap. n. 9. Noli attivi di materiale rotabile in servizio cumulativo	+	4,000,000 —

Cap. n. 10. Noli di materiali diversi dell'Amministrazione ferroviaria	+	4,000,000 —
Cap. n. 11. Prodotti per servizi accessori	+	3,200,000 —
Cap. n. 12-*bis*. Introiti indiretti delle ferrovie Sarde (di nuova istituzione)	+	100,000 —
Cap. n. 13. Introiti devoluti al bilancio in compenso dei nuovi oneri assunti per la gestione pensioni e sussidi (legge 9 luglio 1908, n. 418, art. 3, ecc.) (capitolo soppresso in relazione al nuovo ordinamento del servizio pensioni attuato col decreto Luogotenenziale 27 novembre 1919, n. 2373)	—	28,000,000 —
Cap. n. 14. Introiti della gestione marittima di Genova-Molo vecchio	+	4,300,000 —
Cap. n. 15. Utili di magazzino	+	15,000,000 —

§ 3. — *Entrate eventuali.*

Cap. n. 16. Proventi eventuali	+	138,000,000 —
Cap. n. 19. Sovvenzione del tesoro per colmare il disavanzo della gestione	+	1,089,845,000 —

§ 4. — *Introiti per rimborso di spesa*

Cap. n. 23. Trasporti e prestazioni a rimborso di spesa	+	3,000,000 —
Cap. n. 24. Ricuperi di carattere generale	+	18,000,000 —
Cap. n. 25. Ricuperi del servizio movimento e traffico. (Denominazione variata)	»	15,000,000 —
Cap. n. 26. Ricuperi del servizio materiale e trazione. (Denominazione variata)	+	2,000,000 —
Cap. n. 27. Ricuperi del servizio veicoli (Cap. soppresso e fuso col precedente cap. n. 26).	—	800,000 —
Cap. n. 28. Ricuperi del servizio lavri	+	4,000,000 —
Cap. n. 28 *bis*. Ricuperi dell'elettrificazione (di nuova istituzione)	+	500,000 —
Cap. n. 29. Introiti a rimborso di spese delle ferrovie secondarie sicule	+	380,000 —
Cap. n. 29-*bis*. Introiti a rimborso di spesa delle ferrovie Sarde (di nuova istituzione)	+	3,000,000 —
Cap. n. 30 Versamenti in conto esercizio al magazzino, da parte dei servizi, di materie fuori uso od esuberanti	+	4,000,000 —
Cap. n. 32. Contributo di altre Amministrazioni nelle spese delle stazioni e dei tronchi di uso comune	+	1,000,000 —

§ 5 — *Introiti con speciale destinazione a reintegro dei corrispondenti capitoli di spesa.*

Cap. n. 39-bis. Introiti a reintegro di capitoli di spesa delle ferrovie Sarde (di nuova istituzione) . . . per memoria

TITOLO III.

Magazzini, officine e scorte.

§ 2. — *Officine e scorte.*

Cap. n. 53. Corrispettivo dei lavori fatti dalle officine dipendenti dal servizio materiale e trazione, dagli stabilimenti governativi e dall'industria privata (denominazione variata) . . . . + 153,000,000 —

Cap. n. 54. Corrispettivo dei lavori fatti dalle officine veicoli ecc., (cap. soppresso) . . . . — 153,000,000 —

Cap. n. 54-*bis*. Corrispettivo dei lavori fatti dai cantieri di elettrificazione (di nuova istituzione) . . . . per memoria

TITOLO VIII *bis*.

(Di nuova istituzione).

Mutui a cooperative ferroviarie costruttrici di case economiche e popolari per il personale (R. decreto 27 novembre 1919, numero 2350).

Cap. n. 82-*bis*. Cassa depositi e prestiti - Mutui autorizzati per cooperative costruttrici di case . . . . per memoria

Cap. n. 82-*ter*. Società cooperative fra il personale per la costruzione di case - Rimborso d'interessi e quote di ammortamento ad estinzione mutui . . . . . per memoria

TITOLO IX.

Operazioni per conto di terzi.

§ 3. — *Lavori, forniture e prestazioni da e per conto di pubbliche Amministrazioni e di privati.*

Cap. n. 109-*bis*. Ministero del tesoro - Autorizzazioni e rimborsi in conto fornitura di 10.000 carri per trasporto lignite accordata all'ex Commissariato generale per i combustibili nazionali (di nuova istituzione) . . . . per memoria

Cap. n. 112-*bis*. Ministero dell'industria e commercio - Direzione generale della navigazione . . . . per memoria

§ 4. — *Operazioni per conto della gestione di liquidazione dell'ex-Direttore generale dei combustibili.*
(Denominazione variata)

Cap. n. 119 bis. Ricavo vendita combustibili liquidi ed introiti vari (di nuova istituzione) . . . . per memoria

Totale delle variazioni all'entrata . . . . . . + 2,572,175,000 —

SPESA.

TITOLO I.

Parte ordinaria.

Sezione I — *Spese ordinarie di esercizio.*

§ 1. — *Direzione generale.*

Cap. n. 1. Personale. . . . . + 13.500,000 —
Cap. n. 2. Forniture, spese ed acquisti . . . . + 800,000 —

§ 2. — *Servizio approvvigionamenti.*

Cap. n. 3. Personale . . . . + 38,500,000 —
Cap. n. 4. Forniture, spese ed acquisti. . . . . + 3,500,000 —

§ 3. — *Servizio movimento e traffico.*
(Denominazione variata).

Cap. n. 5 personale . . . . + 554,000,000 —
Cap. n. 6. Forniture, spese ed acquisti . . . . + 39,000,000 —
Cap. n. 7. Indennizzi per perdite, averie e ritardata resa di spedizioni . . . . + 72,000,000 —
Cap. n. 8. Noli passivi di materiale rotabile in servizio cumulativo . . . . + 6,000,000 —

§ 4. — *Servizio commerciale.*
(paragrafo soppresso).

Cap. n. 9. Personale. . . . . + 12,000,000 —
Cap. n. 10. Forniture, spese ed acquisti. . . . . + 500,000 —

§ 5. — *Servizio materiale e trazione.*
(Denominazione variata).

Cap. n. 11. Personale . . . . + 243,000,000 —
Cap. n. 12. Forniture, spese ed acquisti . . . . + 944,000,000 —
Cap. n. 13. Manutenzione del materiale rotabile (denominazione variata) . . . . + 320,000,000 —

§ 6. — *Servizio veicoli.*
(paragrafo soppresso)

Cap. n. 14. Personale . . . . — 25,700,000 —
Cap. n. 15. Forniture, spese ed acquisti . . . . — 3,600,000 —
Cap. n. 16. Manutenzione veicoli . . . . — 100,000,000 —

§ 7. — *Servizio lavori.*

Cap. n. 17. Personale . . . . + 208,000,000 —
Cap. n. 18. Forniture, spese ed acquisti . . . . + 6,500,000 —
Cap. n. 19. Manutenzione della linea . . . . + 34,000,000 —

§ 7-*bis*. — *Unità speciale « Elettrificazione »*,
(di nuova istituzione).

Cap. n. 19-*bis*. Personale . . . . + 12,000,000 —
Cap. n. 19-*ter*. Forniture, spese di acquisti. . . . . . . + 500,000 —
Cap. n. 19-*quater*. Manutenzione degli impianti di elettricazione . . . . + 2,000,000 —

§ 8. — *Linee secondarie a scartamento ridotto.*
(Gruppo Sicilia).

Cap. n. 20. Personale . . . . + 6,200,000 —
Cap. n. 21. Forniture, spese ed acquisti . . . . + 6,500,000 —
Cap. n. 22. Manutenzione materiale rotabile . . . . . . + 1,400,000 —
Cap. n. 23. Manutenzione della linea . . . . + 100,000 —

§ 9. — *Ferrovie Sarde.*
(di nuova istituzione).

Cap. n. 23-*bis*. Personale. . . . . + 16,000,000 —
Cap. n. 21-*ter*. Forniture, spese ed acquisti . . . . + 10,000,000 —
Cap. n. 23-*quater*. Manutenzione materiale rotabile . . . + 1,500,000 —
Cap. n. 23-*quinquies*. Manutenzione della linea. . . . . + 800,000 —

§ 10. — *Navigazione dello stretto di Messina.*
(di nuova istituzione).

Cap. n. 23-*sexies*. Personale . . . . + 5,000,000 —
Cap. n. 23-*septies*. Forniture, spese ed acquisti. . . . . + 8,000,000 —

§ 11. — *Spese generali dell'Amministrazione.*

Cap. n. 25. Avvisi, orari, pubblicazioni e stampati diversi . + 2,540,000 —
Cap. n. 26. Imposte e tasse . . . . + 1,800,000 —
Cap. n. 27. Contributo al fondo pensioni e sussidi. (Capitolo soppresso) . . . . — 76,000,000 —
Cap. n. 27-*bis*. Annualità corrispondente alla integrazione a carico dell'Amministrazione per le pensioni liquidate con decorrenze posteriori al 1° aprile 1919. (Di nuova istituzione) . . . . + 15,000,000 —
Cap. n. 27-*ter*. Contributo dell'Amministrazione o delle cessate Amministrazioni ferroviarie e di altre Amministrazioni private in rapporto agli assegni del personale (di nuova istituzione) . . . . per memoria
Cap. n. 28. Contributo al fondo « Opera di previdenza per gli orfani e famiglie del personale e buonuscita » in ragione del 6 per mille dei prodotti del traffico. + 7,600,000 —
Cap. n. 29. Spese per assegni e indennità diverse al personale . . . . + 5,000,000 —
Cap. n. 30. Ritenute sugli stipendi ed assegni al personale (capitolo soppresso). . . . . — 55,000,900 —
Cap. n. 34. Oblazioni e sussidi al personale . . . . + 7,000,000 —
Cap. n. 35. Spese per il servizio sanitario, ecc. . . . . + 1,000,000 —
Cap. n. 36. Spese giudiziali e contenziose . . . . + 1,350,000 —
Cap. n. 38. Indennizzi . . . . + 300,000 —
Cap. n. 39. Provvigioni e compensi alle agenzie italiane ed estere . . . . + 400,000 —
Cap. n. 40. Spese per la sorveglianza dei trasporti . . . + 1,100,000 —
Cap. n. 41. Contributo nelle spese delle stazioni e di tronchi di uso comune di altre Amministrazioni. . . . + 1,520,000 —
Cap. n. 42. Compensi ad Amministrazioni ferroviarie pei servizi coi loro treni . . . . + 1,400,000 —
Cap. n. 43. Spese eventuali . . . . + 135,000,000 —

§ 12. — *Servizi secondari.*

Cap. n. 44. Servizi accessori ad impresa od in economia . . + 320,000 —
Cap. n. 45. Servizi della gestione marittima di Genova-Molo vecchio . . . . + 1,800,000 —

SEZIONE II. — *Spese complementari.*

Cap. n. 47. Lavori per riparare e prevenire danni di forza maggiore . . . . + 25,000,000 —

Cap. 48. — Rinnovamento della parte metallica dell'armamento. . . . . + 1,400,000 —

Cap. n. 49. Rinnovamento del materiale rotabile . . . . + 32,570,000 —

Cap. n. 50-*bis*. Spese complementari delle ferrovie Sarde (di nuova istituzione). . . . . + 200,000 —

SEZIONE III. — *Spese accessorie.*

§ 1. — *Spese accessorie attinenti all'azienda ferroviaria.*

Cap. n. 54. Reintegro al fondo di riserva per le spese impreviste delle somme prelevate a favore delle spese ordinarie, ecc. . . . . + 10,875,000 —

Cap. n. 60. Elettrificazione delle linee . . . . + 17,000,000 —

§ 2. — *Spese accessorie estranee all'azienda ferroviaria e avanzo di gestione.*

Cap. n. 62. Contributo per riduzioni di tariffa dipendenti da motivi di interesse generale . . . . + 22,000,000 —

TITOLO III.

Magazzini, officine e scorte.

§ 2. — *Officine e scorte.*

Cap. n. 80. Spese per lavori delle officine dipendenti dal servizio materiale e trazione dagli stabilimenti governativi e all'industria privata (denominazione variata) . . . . + 153,000,000 —

Cap. n. 81. Spese per lavori delle officine e veicoli e delle squadre di rialzo e degli stabilimenti dell'industria (capitolo soppresso) . . . . — 153,000,000 —

Cap. n. 81-*bis*. Spese dei cantieri pei lavori di elettrificazione (di nuova istituzione). . . . . per memoria

TITOLO VIII-*bis*.

(Di nuova istituzione).

Mutui a cooperative ferroviarie costruttrici di case economiche e popolari per il personale (R. decreto 27 novembre 1919, n. 2350).

Cap. n. 108-*bis*. Somme fornite in conto mutui ed addebiti diversi alle Società cooperative per la costruzione di case . . . . per memoria

Cap. n. 108-*ter*. Cassa depositi e prestiti - Mutui autorizzati per Cooperative costruttrici di case - Erogazione di interessi e quote di ammortamento ad estinzione mutui . . . . per memoria

TITOLO IX.

Operazioni per conto di terzi.

§. 3. — *Lavori e prestazioni da e per conto di pubbliche Amministrazioni e di privati.*

Cap. n. 135-*bis*. Ministero del tesoro - Spese per il completamento della fornitura di 10.000 carri per trasporto lignite, accordato all'ex-Commissariato generale per i combustibili nazionali (capitolo di nuova istituzione). . . . . per memoria

Cap. n. 138-*bis*. Ministero dell'inuustria e commercio. Direzione generale della navigazione (Capitolo di nuova istituzione) . . . . per memoria

§ 4. — *Operazioni per conto della gestione di liquidazione dell-ex Direttore generale dei comhustibili (dènominazione variata).*

Cap. n. 145-*bis*. Spese della gestione combustibili liquidi (di nuova istituzione) . . . . per memoria

Totale delle variazioni alla spesa . . . + 2,572,175,000 —

Visto d'ordine di Sua Maestà il Re:

Il ministro del tesoro

DE NAVA.

Il ministro dei lavri pubblici.

MICHELI.

REGIO DECRETO 2 OTTOBRE 1921, *n.* 1366, *che modifica il regolamento* 13 *marzo* 1904, *n.* 141, *per l'esecuzione della legge* 31 *gennaio* 1904, *n.* 51, *per gli infortuni degli operai sul lavoro* (1).

VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA.

Veduta la legge (testo unico) 31 gennaio 1904, n. 51, per gli infortuni degli operai sul lavoro, e le modificazioni ad essa apportate col decreto-legge 17 novembre 1918, n. 1825;

Veduta la legge 20 marzo 1921, n. 296, concernente modificazioni alla legge predetta;

Veduto il regolamento approvato con R. decreto 13 marzo 1904, n. 141, per l'esecuzione del predetto testo unico e le modificazioni apportate al regolamento medesimo col decreto Luogotenenziale 27 marzo 1919, n. 638;

Veduto il parere del Consiglio superiore della previdenza e delle assicurazioni;

Sentito il Consiglio di Stato;

Sulla proposta del Nostro ministro segretario di Stato per il lavoro e la previdenza sociale;

Sentito il Consiglio dei ministri;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

Al regolamento approvato con R. decreto 13 marzo 1904, n. 141, per l'esecuzione della legge 31 gennaio 1904, n. 51, per gli infortuni degli operai sul lavoro e modificato col decreto Luogotenenziale 27 marzo 1919, n. 638, sono apportate le seguenti modificazioni:

---

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 17 ottobre 1921, n. 244.

1. — All'art. 8 è sostituito il seguente:

« Sono compresi fra gli opifici industriali contemplati nell'art. 1, n. 3, della legge (testo unico):

« *a*) quelli nei quali le macchine siano adoperate solo in via transitoria e non periodica;

« *b*) quelli nei quali le macchine non servano direttamente ad operazioni attinenti all'esercizio dell'industria che forma oggetto di essi;

« *c*) gli opifici annessi a ospizi, ospedali o altri istituti pubblici di beneficenza, per il servizio interno degli istituti stessi o per lavori che eseguiscono i ricoverati;

« *d*) gli opifici annessi alle case di pena o ai riformatori ».

2. — In fine al primo comma dell'art. 13 sono aggiunte le parole: « al lordo di qualsiasi ritenuta ».

3. — Al secondo periodo dell'art. 27 è sostituito il seguente:

« Però l'Istituto assicuratore è sempre obbligato a pagare le indennità salvo il diritto di rivalersene sul capo o esercente dell'impresa o industria quando la contravvenzione sia stata giudizialmente accertata ».

4. — Al terzo comma dell'art. 30 sono sostituiti i seguenti:

« Però per quel che riguarda le disposizioni dell'art. 31, il Ministero potrà limitare la dispensa solo ad alcune categorie di operai.

« Ha inoltre facoltà di dispensare dalla tenuta del libro di paga i capi o esercenti delle imprese o industrie in genere i quali possano sostituire tale libro con idonei sistemi di registrazione ed abbiano ottenuto il consenso dell'Istituto assicuratore per la sostituzione, e di dispensare dalla tenuta del libro di matricola i capi o esercenti delle imprese o industrie che hanno carattere transitorio, e che sono esercitate, come la trebbiatura, per breve periodo dell'anno ».

5. — Al terzo comma dell'art. 31 è sostituito il seguente:

« Quando il libretto sia esaurito, l'imprenditore o l'esercente deve fornirne un altro, sempre a proprie spese; quando sia smarrito, l'imprenditore lo fornirà contro rimborso, a carico dell'operaio, della spesa in misura non superiore a cinquanta centesimi ».

6. — Al primo periodo del n. 5 dell'art. 41 è sostituito il seguente:

« 5. — Il versamento, in titoli emessi o garantiti dallo Stato, nella Cassa dei depositi e prestiti, della cauzione ragguagliata alla misura di lire 25 per ogni operaio occupato fino ad un massimo di lire 1,000,000, con vincolo a favore degli operai dipendenti dal Sindacato che, ai termini di legge, dovrebbero essere assicurati ».

7. — All'art. 46 sono aggiunti i seguenti alinea:

« *g*) il giorno in cui l'operaio o l'avente diritto accetta la liquidazione;

« *h*) il giorno in cui venne versato l'ammontare delle indennità ».

8. — Nel primo comma dell'art. 70 alle parole: « 200,000 lire » sono sostituite le parole: « 500,000 lire » ed allo stesso art. 70 è aggiunto il comma seguente:

« La cauzione non potrà essere inferiore al limite indicato nella prima parte del presente articolo anche per le Società o Imprese private autorizzate anteriormente all'entrata in vigore del presente decreto ».

9. — Dopo il secondo comma dell'art. 79 è aggiunto il seguente:

« Per gli infortuni che abbiano prodotto la morte o pei quali sia preveduto pericolo di morte la denuncia all'Istituto assicuratore dovrà essere fatta per telegrafo immediatamente ed in ogni caso entro ventiquattro ore dell'infortunio ».

10. — All'art. 84 sono aggiunti i seguenti comma:

« L'inchiesta deve sempre essere fatta sul luogo quando l'operaio sia rimasto ucciso o abbia sofferto lesioni tali da doversene prevedere la morte o un'incapacità al lavoro superiore ai trenta giorni.

« L'Istituto assicuratore, l'infortunato o i suoi aventi diritto hanno facoltà di domandare direttamente al Pretore che venga eseguita l'inchiesta per gli infortuni che abbiano le conseguenze indicate nella prima parte del presente articolo o pei quali per non essere stata fatta la denunzia all'autorità di pubblica sicurezza o per non essere stato previste o indicate nella denuncia le conseguenze predette o per qualsiasi altro motivo l'inchiesta non sia stata eseguita ».

11. — All'art. 88 è aggiunto il seguente comma:

« Copia del processo verbale dell'inchiesta deve essere inviata all'istituto assicuratore a cura del cancelliere, contro pagamento dei diritti di sua competenza ».

12. — Al primo comma dell'art. 89 è sostituito il seguente:

« I pretori o i vice-pretori da essi delegati, i quali, per eseguire le inchieste ordinate dall'art. 84 del presente regolamento, debbano trasferirsi dalla loro residenza, avranno una indennità nella misura e con le condizioni stabilite per le indennità dovute ai magistrati in caso di missione o di trasferte giudiziarie ».

13. — All'art. 90 è sostituito il seguente:

« Sarà parimenti corrisposta una indennità, nella misura e nei casi determinati dalla vigente tariffa penale, in favore dei testimoni, dei medici e di altri periti, i quali siano chiamati dal pretore o dall'ufficiale che esegue l'inchiesta e nell'interesse di questa ».

14. — All'art. 95 è sostituito il seguente:

« In caso d'invalidità permanente parziale, agli effetti della liquidazione dell'indennità, il salario si considera ridotto nelle proporzioni seguenti nei casi qui sotto esemplificati:

« Per la perdita totale del braccio destro 83 %.

« Per la perdita del braccio destro al terzo superiore 80 %.

« Per la perdita totale del braccio sinistro 80 %.

« Per la perdita totale dell'avambraccio destro o del braccio sinistro al terzo superiore 75 %.

« Per la perdita totale dell'avambraccio sinistro o di tutte le dita della mano destra 70 %.

« Per la perdita totale di tutte le dita della mano sinistra 65 %.

« Per la perdita totale del pollice destro 30 %.

« Per la perdita totale del pollice sinistro 25 %.

« Per la perdita totale della 2ª falange del pollice destro 15 %.

« Per la perdita totale della 2ª falange del pollice sinistro 12 %.

« Per la perdita totale dell'indice destro 20 %.

« Per la perdita totale dell'indice sinistro 15 %.

« Per la perdita totale del mignolo o del medio 12 %.

« Per la perdita totale dell'anulare 8 %.

« Per la perdita totale della 3ª falange dell'indice destro 7 %.

« Per la perdita totale della 3ª falange dell'indice sinistro 6 %.

« Per la perdita di ogni altra falange di un dito della mano 5 %.

« Per la perdita totale di una coscia 75 %.

« Per la perdita di una coscia in qualsiasi altro punto 70 %.

« Per la perdita di una gamba al terzo superiore 60 %.

« Per la perdita di una gamba al terzo inferiore o di un piede 50 %.

« Per la perdita dell'alluce e corrispondente metatarso 15 %.

« Per la perdita totale del solo aluce 7 %.

« Per la perdita di ogni altro dito non si fa luogo ad alcuna indennità ma, ove concorra lesione di più dita, si corrisponde l'indennità del 5 % per ogni dito perduto.

« Per la sordità completa di un orecchio 20 %.

« Per la perdita totale della facoltà visiva di un occhio 35 %.

« In caso di constatato mancinismo le misure dell'inabilità stabilite per l'arto superiore destro s'intendono applicate all'arto sinistro, e analogamente quelle del sinistro al destro.

« In caso di perdita di più membra ed arti od organi o di più parti dello stesso organo, la misura delle indennità deve essere di volta in volta determinata, tenendo conto di quanto, in seguito all'infortunio e per effetto della coesistenza delle singole lesioni, è diminuita per tutta la vita l'attitudine al lavoro e seguendosi possibilmente le norme indicate nel presente articolo per le riduzioni corrispondenti alle singole lesioni

« L'abolizione assoluta ed inguaribile della funzionalità di membra, arti od organi è equiparata alla perdita anatomica di essi. Quando invece le membra, gli arti o gli organi siano resi soltanto parzialmente inservibili la misura della indennità si determina sulla base della misura assegnata per la perdita totale di essi ed in proporzione del grado della funzionalità perduta, escluso ogni indennizzo per diminuzioni anatomiche o funzionali

che implichino una riduzione della capacità lavorativa inferiore al 5 % salvo il caso in cui, per la coesistenza di più lesioni, singolarmente non risarcibili, debba farsi luogo alla concessione della indennità secondo i principî stabiliti al terzo comma del presente articolo ».

15. — Il secondo comma dell'art. 96 è soppresso ed al primo comma è sostituito il seguente:

« Si considera come inabilità temporanea totale la conseguenza di un infortunio che impedisca totalmente e di fatto, e per un determinato periodo di tempo, di attendere al lavoro ».

16. — All'art. 98 è aggiunto il seguente alinea:

« *c*) per gli operai addetti a imprese, industrie o costruzioni, per le quali siano stabilite tabelle di salari medi o convenzionali a norma degli articoli da 102-*bis* a 162-*novies*, in base alle dette tabelle ».

17. — Dopo l'art. 162 sono aggiunti i seguenti:

« Art. 102-*bis*. — Il ministro per il lavoro e la previdenza sociale, qualora in seguito a richiesta degli imprenditori o degli operai o degli Istituti assicuratori o in genere degli interessati o anche indipendentemente da tale richiesta, riconosca che per alcune categorie di assicurati sia conveniente adottare tabelle di salari medi o convenzionali da assumere a base della liquidazione delle indennità di infortunio, promuove dal Comitato permanente del lavoro la formazione di tali tabelle. A tal fine il Comitato permanente del lavoro può invitare, ove lo ritenga necessario, organizzazioni di imprenditori e di lavoratori, i Circoli di ispezione per l'industria ed il lavoro o in genere enti o persone che possano fornire opportuni elementi di giudizio, a formulare proposte in merito alla formazione delle tabelle. Le tabelle possono essere formate per industria o per imprese o per lavorazioni e possono essere stabilite anche solo per determinate località.

« Le tabelle formate dal Comitato permanente del lavoro sono approvate con decreto del ministro per il lavoro e per la previdenza sociale: col decreto stesso sarà stabilita anche la data dalla quale le tabelle entrano in vigore, ed ove occorra, i modi nei quali deve essere ad esse data le necessaria pubblicità, per portarle a conoscenza degli interessati.

« Se la tabella sia formata in guisa che per ciascuno degli operai cui essa si riferisce possa essere in modo automatico determinata la rispettiva classe di salario, nel decreto di approvazione della tabella potrà essere stabilito, su conforme proposta del Comitato permanente del lavoro, l'esonero dall'obbligo delle formalità di cui all'art. 102-*sexies* ».

« Art. 102-*ter*. — Contro la formazione delle tabelle può essere presentato ricorso, per il tramite del Ministero per il lavoro e la previdenza sociale, al Comitato permanente del lavoro entro sessanta giorni dalla data di cui nel secondo comma dell'articolo precedente. Il Comitato permanente del lavoro, ove per il numero delle persone che ha presentato il ricorso,

per l'entità degli interessi da esse rappresentati, ritenga il ricorso meritevole di considerazione, lo esamina e decide su di esse correggendo, dove occorra, le tabelle.

« Si applicano alle tabelle così corrette le disposizioni del secondo comma dell'articolo precedente.

« Il ricorso non sospende l'efficacia dalle tabelle.

« La decisione del Comitato permanente del lavoro sui ricorsi è definitiva ».

« Art. 102-*quater*. — Le tabelle dei salari medi o convenzionali sono soggette a revisione ad intervalli non superiori ad un biennio a decorrere dalla data della loro applicazione.

« Per la revisione si segue la stessa procedura stabilita per la prima formazione delle tabelle ».

« Art. 102-*quinquies*. — Per le imprese, industrie o costruzioni per le quali siano stabilite tabelle di salari medi o convenzionali non è obbligatoria la tenuta del libro di paga, di cui nell'art. 25 del presente regolamento: però dal libro di matricola debbono risultare la classe di salario nella quale ciascun operaio è inscritto, le eventuali modificazioni della classe di salario, e, dove occorra secondo le norme degli articoli 102-*bis* e 102-*sexies*, l'accettazione dell'operaio stesso.

« Nelle condizioni generali di polizza di cui agli articoli 63 e 71 del presente regolamento potranno essere comprese, in caso di adozione dei salari medi o convenzionali, quelle disposizioni per le quali sia garantita la prova della presenza degli operai sul lavoro. L'inosservanza delle disposizioni così convenute sarà colpita dalle stesse penalità stabilite nell'art. 146.

« Nei casi in cui non sia obbligatoria la tenuta del libro paga si applicano per la mancanza o irregolare tenuta del libro di matricola le stesse sanzioni stabilite dall'art. 27 del regolamento.

« L'assegnazione degli operai alle rispettive classi di salario vale ai fini della determinazionedei premi o contributi di assicurazione e delle indennità per gli infortuni sul lavoro ».

« Art. 102-*sexies*. — L'imprenditore, prima di assumere al lavoro un operaio, è tenuto a notificargli in quale classe di salario è stato inscritto. La notificazione sarà fatta mediante lettera e consegna all'interessato, alla presenza di due testimoni di sua fiducia che sappiano leggere e scrivere, del foglio che la contiene. L'interessato può opporre le sue obbiezioni all'assegnazione fattagli se l'imprenditore si convinca che l'assegnazione è stata errata, provvederà a correggerla e notificherà la nuova assegnazione con le stesse norme; se invece persista nel ritenere giusta l'assegnazione, trascriverà le eventuali obiezioni fatte dall'interessato o dai testimoni sul foglio di notificazione e vi aggiungerà le sue contro-osservazioni. Se nessuna obiezione sia stata fatta, ne sarà fatta menzione.

« Il foglio di notificazione deve contenere l'avvertenza che l'interessato ha diritto di reclamare contro l'assegnazione fatta entro il termine di

15 giorni fissato nell'articolo seguente e, dopo averne data lettura, l'imprenditore, o la persona da lui incaricata, lo sottoscriverà e lo farà sottoscrivere dall'interessato e dai due testimoni, i quali ultimi attesteranno, con la loro firma, che la notificazione fu fatta regolarmente, nella data in esso indicata e con l'osservanza delle forme stabilite nel presente articolo.

« Se l'interessato sia analfabeta si farà risultare da dichiarazione fatta da lui, alla presenza di due testimoni, e alla sottoscrizione di lui supplirà il segno di croce apposto alla presenza dei testimoni stessi.

« Dell'avvenuta notificazione, l'imprenditore o la persona da lui incaricata, avrà cura di ritirare ricevuta con la firma o col segno di croce dell'interessato e dei due testimoni e con l'indicazione, in tutte lettere, della data della notificazione stessa scritta di tutto pugno dall'interessato, o, se questi sia analfabeta, da uno dei testimoni.

« L'emissione della notificazione è punita con l'ammenda stabilita nell'articolo 30 della legge (testo unico) 31 gennaio 1904, n. 51.

« Qualora non siano osservate le forme stabilite nel presente articolo per la notificazione, questa si considererà come non avvenuta e si applicherà l'ammenda suddetta.

« La stessa pena si applicherà ai testimoni convinti di avere, nell'atto di notificazione, attestato il falso.

« Il Ministro per il lavoro e la previdenza sociale ha facoltà di prescrivere per la notificazione un modulo da esso predisposto ».

« Art. 102-*septies*. — Entro 15 giorni dalla notificazione fattagli, quegli che sia stato inscritto in una classe diversa da quella cui ritiene di appartenere, ha diritto di presentare recamo al competente Circolo di ispezione per l'industria ed il lavoro.

« Il reclamo deve essere accompagnato dal foglio di notificazione e deve essere rimesso al Circolo con lettera raccomandata o della quale sia stata ritirata ricevuta.

« Il Circolo d'ispezione per l'industria ed il lavoro, dopo le indagini che creda necessarie, emette sul reclamo la sua decisione motivata. La decisione è definitiva ed obbligatoria tanto per l'imprenditore quanto per il reclamente, ed è notificata all'uno e all'altro a cura del Circolo stesso, con lettera raccomandata o della quale sia stata ritirata ricevuta.

« Il funzionario che ha emesso la decisione denunzierà l'imprenditore alla competente autorità giudiziaria per l'applicazione della pena comminata nell'art. 30 della legge qualora, entro otto giorno dalla ricevuta notificazione della decisione, l'imprenditore non abbia provveduto in conformità di essa, a rettificare la classificazione dell'operaio.

« Scaduto il termine fissato nella prima parte del presente articolo il reclamo non è più ammesso.

« Però qualora con sentenza passata in cosa giudicata l'imprenditore sia stato condannato per avere inscritto l'operaio in una classe diversa da quella cui effettivamente apparteneva, l'operaio, anche quando non abbia

proposto reclamo o questo sia stato respinto, potrà in qualunque tempo far valere il diritto, riconosciuto nella sentenza, al cambiamento di classe ».

« Art. 102-*octies*. — Qualora l'operaio venga addetto, in modo permanente e come attribuzione ordinaria, a' lavori diversi da quelli in precedenza eseguiti, che importino l'assegnazione di esso ad una diversa classe di salario, l'imprenditore deve provvedere, entro tre giorni, a tale assegnazione, notificandola, entro lo stesso termine, all'interessato a norma e per gli effetti di cui agli articoli 102-*sexies* e 102-*septies*. Le contravvenzioni a questa prescrizione sono punite con l'ammenda comminata nell'art. 30 della legge.

« Se la destinazione dell'operaio a lavori diversi da quelli in precedenza eseguiti, per quanto fatta in via eccezionale e temporanea, si ripete con tale frequenza o con tal durata da far ritenere che quei lavori assumono il carattere di attribuzione ordinaria, l'imprenditore, che non abbia provveduto all'assegnazione dell'operaio alla classe di salario corrispondente a quei lavori, sarà passibile dell'ammenda comminata nel'art. 30 ».

« Art. 102-*novies*. — Qualora l'imprenditore abbia omesso di fare le notificazioni di cui agli articoli 102-*sexies* e 102-*octies* l'operaio in qualunque tempo ha diritto di reclamare, con lettera raccomandata o della quale abbia ritirato ricevuta, al competente Circolo d'ispezione per l'industria ed il lavoro.

« Il Circolo, assunte le necessarie informazioni, denunzia, ove ne sia il caso, l'imprenditore all'autorità giudiziaria per l'applicazione delle penalità comminate nell'art. 30 della legge e gli assegna un termine, non maggiore di tre giorni, entro il quale deve eseguire le notificazioni predette.

« Qualora sopravvenga un'infortunio prima che l'imprenditore, di propria iniziativa o per invito fattogli a norma del capoverso precedente, abbia fatto le notificazioni di cui agli articoli 102-*sexies* e 102-*octies* o prima che sia scaduto il termine per il reclamo di cui all'art. 102-*septies* e l'avente diritto all'indennità non si accordi coll'Istituto assicuratore circa la categoria di salario da assumersi a base per la liquidazione dell'indennità, la controversia sarà definita dalla competente autorità giudiziaria secondo le norme e con la procedura stabilite per tutte le altre controversie relative alla liquidazione dell'indennità ».

18. — Alla lettera *b*) dell'art. 103 è sostituita la seguente disposizione:

« *b*) di entrare in ospedali o appositi istituti o gabinetti medici indicati dall'Istituto assicuratore allo scopo che possono essere accertate le conseguenze dell'infortunio ».

Dopo il secondo comma dello stesso art. 103 è aggiunto il seguente:

« Fra le spese da rimborsare all'operaio sono comprese le spese di viaggio, le diarie e l'accompagnamento reso necessario dalle condizioni dell'infortunato ».

19. — All'ultimo comma dell'art. 105 è sostituito il seguente:

« Le notificazioni potranno sempre essere fatte alla dimora dell'operaio, se essa sia conosciuta, malgrado qualsiasi elezione di domicilio, fatta eccezione per la elezione di domicilio nei riguardi degli Istituti di patronato approvati ai termini dell'art. 12 del decreto-legge 23 agosto 1917, numero 1450 ».

20. — Nel primo e terzo comma dell'art. 106 sono soppresse le parole: « o parziale ».

21. — Al primo alinea dell'art. 107 è sostituito il seguente:

« Ricevuto il certificato medico definitivo e fatti gli eventuali accertamenti per determinare la specie ed il grado di inabilità, l'Istituto assicuratore nel più breve termine possibile ed in ogni caso non oltre quindici giorni deve comunicare all'operaio ferito la misura dell'indennità liquidatagli, indicando gli elementi che servirono di base a tale liquidazione e cioè: ».

Allo stesso art. 107 è aggiunto il seguente comma:

« Qualora l'Istituto ritenga che non sia residuata inabilità o che questa per le condizioni della lesione non sia ancora accertabile o valutabile, deve nel termine anzidetto comunicare all'operaio gli elementi di questo suo giudizio ».

22. — Al secondo comma dell'art. 108 sono sostituiti i seguenti:

« Se invece l'operaio non accetti la liquidazione o non riconosca fondati i motivi per cui questa venga differita o negata, comunicherà all'Istituto assicuratore, con lettera raccomandata, o della quale abbia ritirato ricevuta, i motivi per i quali non l'accetta o non ne ritiene giustificato il differimento o il rifiuto, precisando la indennità che ritiene essergli dovuta, e, non ricevendo risposta nel termine di quindici giorni da quello della spedizione della lettera raccomandata, o dalla data della ricevuta, o qualora la risposta non gli sembri soddisfacente, potrà convenire in giudizio l'Istituto assicuratore nei modi e con le norme stabilite nell'art. 13 della legge (testo unico).

« Il procedimento contenzioso non può essere instituito se non dopo esaurite le pratiche occorrenti per la liquidazione amministrativa dell'indennità ».

23. — Nel primo comma dell'art. 109 alle parole: « verserà il residuo ammontare dell'indennità alla Cassa Nazionale di previdenza per la invalidità e per la vecchiaia degli operai » sono sostituite le seguenti: « verserà entro dieci giorni il residuo ammontare alla Cassa Nazionale per le assicurazioni sociali ».

24 — All'art. 113 è sostituito il seguente:

« In caso di morte dell'operaio l'Istituto assicuratore deve, entro venti giorni da quello in cui ha ricevuto la denunzia della morte, procedere alla liquidazione della indennità spettante agli aventi diritto: deve altresì, nello stesso termine e senza pregiudizio di quanto dispone l'articolo 116, dare comunicazione al Ministero per il lavoro e la previdenza sociale della liquidazione dell'indennità, con tutte le notizie che ne costituiscono gli elementi essenziali, anche quando l'Istituto creda di dover contestare il diritto all'indennizzo.

« Coloro che ritengono di aver diritto all'indennità, devono rimettere all'Istituto assicuratore gli atti e documenti comprovanti questo loro diritto. L'Istituto assicuratore, entro otto giorni da quello in cui avrà ricevuto gli atti predetti, notificherà agli aventi diritto l'ammontare della indennità liquidata, indicando la misura del salario che servì di base alla liquidazione e l'ammontare delle indennità giornaliere o provvisionali che l'operaio avesse già percepite prima della morte e che devono essere dedotte dall'indennità complessiva e, qualora fra gli aventi diritto all'indennità non siano compresi il coniuge o figli legittimi o naturali di età inferiore ai 18 anni, trasmetterà al Ministero predetto tutti gli atti e i documenti ».

25. — Al terzo comma dell'art. 114 sono sostituiti i seguenti:

« Nei casi di contestazione sul diritto all'indennità, qualora alla risoluzione di essa sia interessato il Ministero per il lavoro e la previdenza sociale per la tutela del fondo speciale stabilito con l'art. 37 della legge (testo unico), l'Istituto assicuratore dovrà comunicare al Ministero stesso gli atti e documenti presentati dai pretesi aventi diritto, nonchè tutte le notizie relative allo svolgimento delle controversie e quelle altre che fossero richieste dal Ministero medesimo.

« Si applicano per le controversie le disposizioni dell'ultimo comma dell'art. 108 ».

26. — Dopo l'art. 114 è aggiunto il seguente articolo 114-*bis*:

« Art. 114-*bis*. — In ogni caso di morte, ad istanza dell'Istituto assicuratore o degli aventi diritto dell'infortunato, il pretore, avuto il consenso dei componenti la famiglia dell'infortunato, disporrà che sia praticata l'autopsia del cadevere: le parti interessate possono delegare un medico per assistervi.

« La richiesta deve essere motivata e, nel caso che sia fatta dall'Istituto assicuratore, il pretore, nel darne comunicazione agli aventi diritto, deve avvertirli che il loro rifiuto a consentire alla richiesta potrebbe eventualmente costituire un elemento di presunzione contro l'eventuale loro diritto alla indennità. Se i componenti la famiglia non consentono l'autopsia, il pretore deve fare ciò risultare da una dichiarazione che rilascerà all'Isti-

tuto assicuratore, a sua domanda, nella quale deve pure far constare della avvertenza fatta ai componenti la famiglia a norma del presente comma.

« Le spese dell'autopsia richiesta a norma del presente articolo debbono in ogni caso essere anticipate dall'Istituto assicuratoore: l'onorario per l'autopsia con il referto sarà compreso fra le 50 e le 150 lire ».

27. — All'art. 115 è sostituito il seguente:

« Nel caso di controversia sul diritto all'indennità ovvero sulla natura e sulle entità delle conseguenze dell'infortunio, le parti interessate, con atto da omologarsi dal tribunale civile, possono deferire la risoluzione della controversia ad un Collegio di arbitri, composto di tre esperti, che nella seconda ipotesi debbono essere tre medici, due dei quali nominati rispettivamente dalle due parti e il terzo di comune accordo fra le parti stesse e fra persone di particolare competenza, o, in caso diverso, dal presidente del tribunale. Gli arbitri decideranno come amichevoli compositori.

« Il presidente del Tribunale liquiderà il compenso a ciascuno degli arbitri predetti in una somma non inferiore a lire 25 e non superiore a lire 150 per i due arbitri e non inferiore a lire 50 e non superiore a lire 200 per il terzo arbitro, e fisserà in quale proporzione esso debba stare a carico dell'Istituto assicuratore e dell'operaio ».

28. — Dopo l'art. 115 è aggiunto il seguente art. 115-*bis*:

« Art. 115-*bis*. — Ove le parti non provvedano con arbitrato, le perizie giudiziarie dovranno essere succintamente motivate e l'onorario dovrà essere contenuto, secondo l'importanza del caso, fra le lire 50 e le lire 300 ».

29. — Al primo comma dell'art. 116 è sostituito il seguente:

« L'Istituto assicuratore qualora, dopo trascorsi sei mesi dal giorno dell'infortunio, non abbia avuto notizia dell'esistenza di persone che si trovino nelle condizioni stabilite dall'art. 10 della legge (testo unico) per aver diritto all'indennità, oppure se, pur risultando l'esistenza di aventi diritto, nessuno di questi abbia nello stesso termine reclamato il pagamento, ne renderà informato il Ministero per il lavoro e la previdenza sociale entro il mese successivo, comunicandogli l'ammontare della indennità liquidata e indicando la misura del salario che servì di base alla liquidazione e l'ammontare delle indennità giornaliere o provvisionali che l'operaio aveva già percepite e che devono essere dedotte dalla indennità complessiva ».

30. — Al primo comma dell'art. 117 è sostituito il seguente:

« Nei casi previsti nella prima parte dell'art. 13 della legge (testo unico), l'operaio ha facoltà di presentare domanda all'Istituto assicuratore per ottenere una nuova liquidazione della indennità. Alla domanda deve essere unito un certificato medico dal quale risulti che il primo giudizio fu erroneo o che si è verificato un aggravamento nelle conseguenze dell'in-

fortunio e risulti altresì la nuova misura del danno per cui si richiede la revisione dell'indennità ».

Allo stesso art. 117 sono aggiunti i seguenti comma.

« La domanda di revisione per erroneità della prima liquidazione è ammessa soltanto quando l'indennità sia liquidata consensualmente fra le parti, e non può essere presentata che una sola volta.

« La revisione per modificazioni intervenute nelle condizioni fisiche del lavoratore non può essere chiesta che dopo trascorso un anno dalla liquidazione dell'indennità, eccetto che tale liquidazione sia stata fatta dopo un anno dal giorno dell'infortunio, nel quale caso la revisione dovrà essere richiesta entro i trenta giorni precedenti la scadenza del biennio di cui al secondo comma.

« Si applicano al giudizio di revisione le disposizioni dell'ultimo comma dell'art. 108 ».

31. — All'art. 123 è aggiunto il seguente comma:

« Per la omologazione delle transazioni di cui all'art. 14 della legge e dei compromessi di cui all'art. 115 del presente regolamento restano ferme le disposizioni del Codice di procedura civile sulla competenza territoriale della autorità giudiziaria ».

32. — Dopo l'art. 123 è aggiunto il seguente art. 123-*bis*:

« Art. 123-*bis*. — L'Istituto assicuratore quando abbia motivo di ritenere che l'infortunio sia avvenuto per dolo del danneggiato o le conseguenze di esso siano state dolosamente aggravate, ha facoltà di richiedere al pretore l'accertamento d'urgenza col procedimento e con le norme stabilite dagli articoli 51 e 251 del Codice di procedura civile e 165 e 177 del Codice di procedura penale; le spese relative sono a carico dell'Istituto assicuratore ».

33. — Ai due primi comma dell'art. 124, modificato con decreto Luogotenenziale 27 marzo 1919, n. 638, sono sostituiti i seguenti:

« Si considerano come persone componenti l'equipaggio di una nave quelle designate dall'art. 521 del Codice di commercio, nonchè le persone imbarcate in servizio di rimorchiatori e natanti qualsiasi adibiti alla navigazione marittima.

« Si intendono come appartenenti allo stato maggiore della nave, oltre al capitano ed alle altre persone le quali secondo l'art. 66 del Codice della marina mercantile hanno la qualifica di ufficiali di bordo, il commissario, il primo radiotelegrafista, gli allievi ufficiali di coperta e di machina e gli allievi radiotelegrafisti ».

34. — All'art. 126 modiqcato col decreto Luogotenenziale 27 marzo 1919, n. 638, è sostituito il seguente:

« L'assicurazione degli equipaggi arruolati con una quota di compartecipazione si effettua in base ad un salario giornaliero fisso denunziato dal-

l'armatore per ciascuna delle persone che li compongono. In ogni caso tale salario non dovrà essere inferiore a:

« L. 12 per il capitano o padrone;
« L. 9 per il nostromo;
« L. 6 per il marinaio;
« L. 3 per il mozzo ».

35. — Al primo comma dell'art. 137 è sostituito il seguente:

« Per le ispezioni intese ad accertare la esecuzione della legge, del presente regolamento e dei regolamenti preventivi, il Ministero per il lavoro e la previdenza sociale si varrà degli ispettori dell'industria e del lavoro, previo concerto coi rispettivi Ministeri, degli ispettori dell'industrie, degli ispettori ed ingegneri del Real corpo delle miniere, degli ispettori e ingegneri appartenenti al corpo del genio civile e del genio navale. Potrà delegare per le ispezioni anche altri pubblici funzionari specialmente competenti ».

In fine al secondo comma dello stesso art. 137 sono aggiunte le parole: « e dei funzionari incaricati dalla Cassa nazionale per le assicurazioni sociali della vigilanza ai termini dell'art. 25 del decreto-legge 21 aprile 1919, n. 603.

36. — Dopo l'art. 148 sono aggiunti i due seguenti:

Art. 148-*bis*. — Qualora un Istituto assicuratore ritardi la trasmissione dei bilanci, come pure in caso di irregolare compilazione, il Ministero per il lavoro e la previdenza sociale ha facoltà di inviare presso la sede dell'Istituto un proprio commissario incaricato della compilazione del bilancio a spese dell'Istituto assicuratore.

« Oltre le penalità stabilite dall'art. 146, nei casi di persistente inadempienza od inosservanza delle disposizioni date dal Ministero per il lavoro e la previdenza sociale per quanto riguarda la trasmissione e la compilazione dei bilanci, delle notizie statistiche, dei documenti per la revisione della cauzione, potranno essere presi verso gli Istituti assicuratori i provvedimenti stabiliti con l'articolo seguente ».

« Art. 148-*ter*. — Qualora risulti che un Istituto assicuratore non abbia una conveniente organizzazione, oppure non abbia ottemperato alle disposizioni della legge o del regolamento, o in genere non funzioni in modo regolare, e gli amministratori dell'Istituto richiamati a rimuovere tali inconvenienti non vi abbiano adeguatamente provveduto, il Ministero per il lavoro e la previdenza sociale ha facoltà di promuovere, mediante decreto Reale, lo scioglimento del Consiglio di amministrazione e di nominare un commissario regio: con lo stesso decreto saranno stabilite le attribuzioni del commissario regio e la misura della sua retribuzione, che sarà a carico dell'Istituto.

« Nei casi più gravi, il Ministero per il lavoro e la previdenza sociale può anche promuovere la revoca con regio decreto dell'autorizzazione se si tratta di Società o compagnia privata di assicurazione o di Cassa privata e lo scioglimento se si tratta di un sindacato ».

37. — Al secondo comma dell'art. 149 è sostituito il seguente:

« Le indennità spettanti agli ufficiali sanitari e ai medici condotti sono le seguenti:

« 1° Pagamento delle spese in seconda classe sulle strade ferrate di prima classe, sulle tramvie e sulle linee automobilistiche e lacuali e nella misura di due lire per chilometro sulle strade non servite da mezzi pubblici di trasporto;

« 2° Lire cinque per il primo certificato medico da unirsi alla denunzia dell'infortunio. Questo certificato sarà rilasciato in doppio esemplare, per il detto compenso complessivamente di lire cinque, a richiesta e a spese del capo o esercente dell'impresa, industria o costruzione;

« 3° Lira una per ogni certificato comprovante la continuazione dell'inabilità al lavoro. Però, per uno stesso infortunio, la spesa per i certificati di questa specie non potrà mai, qualunque sia il numero di essi, superare le lire cinque:

« 4° Lire cinque per il certificato constatante l'esito definitivo della lesione ».

38. — All'art. 150 è aggiunto il seguente comma:

« Le Amministrazioni ospitaliere hanno altresì l'obbligo di dare visione ed eventualmente copia agli interessati, che dovranno sostenere le relative eventuali spese, dei documenti clinici e necroscopici relativi agli infortunati da essi ricoverati ».

39. — Nel regolamento sono sostituite alle parole: « Ministero di agricoltura, industria e commercio » le seguenti: « Ministero per il lavoro e la previdenza sociale » ed alle parole: « Cassa Nazionale di previdenza per la invalidità e per la vecchiaia degli operai » sono sostituite le seguenti: « Cassa Nazionale per le assicurazioni sociali ».

Art. 2.

Le disposizioni del presente decreto entrano in vigore col quindicesimo giorno successivo a quello della pubblicazione di esso nella *Gazzetta ufficiale* del Regno.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Racconigi, addì 2 ottobre 1921.

VITTORIO EMANUELE

I. BONOMI — BENEDUCE.

Visto, *Il guardasigilli*: RODINÒ.

Ordine di servizio N. 150.

Servizio cumulativo ferroviario-marittimo con la Società Anonima "Navigazione Toscana" per i trasporti da e per le isole dell'Arcipelago Toscano.

(Vedi ordine di servizio n. 390-1914).

In seguito a disdetta della convenzione con la Società Anonima « Navigazione Toscana » è venuto a cessare il servizio cumulativo ferroviario-marittimo per i trasporti a grande velocità e piccola velocità accelerata ed ordinaria da e per le isole dell'Arcipelago Toscano.

In conseguenza, nel « Prontuario dei servizi cumulativi e di corrispondenza » (edizione 1° aprile 1915) nell'*indice* (parte I), nell'*Elenco alfabetico* e alle pagine 127, 128 e 129 si dovranno sopprimere tutte le indicazioni relative alla Società Anonima « Navigazione Toscana ».

Nella « Prefazione generale all'orario generale di servizio » (edizione marzo 1921), a pagina 20 si dovranno sopprimere le indicazioni relative alla Società Anonima « Navigazione Toscana » e nell'*Elenco delle località*, ecc. cancellare i nomi degli scali della detta Società.

Inoltre, nel « Prontuario generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della Rete dello Stato » (edizione giugno 1914) si dovrà sopprimere nelle note *f*) e *g*) in calce alla pagina 32 le indicazioni relative al servizio cumulativo con le isole dell'Arcipelago Toscano e a pagina 44, di fianco al nome della stazione di Piombino il richiamo (f) e la corrispondente nota a piè della pagina stessa.

Infine, nell'« Elenco delle stazioni della Rete dello Stato e delle stazioni e degli scali lacuali e marittimi, appartenenti alle Amministrazioni secondarie continentali, alle linee di navigazione, ecc. che partecipano alle tariffe speciali n. 1 e 11 G. V. in servizio cumulativo ferroviario-marittimo » (edizione 1° mag-

gio 1915) alle pagine dal n. 50 al n. 57 si dovranno cancellare i nomi degli scali e dell'Amministrazione della Società suddetta.

Resta abrogato l'Ordine di servizio n. 390-1914.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 e 22.

Ordine di servizio N. 151.

Nuovi tipi di biglietti gratuiti e a prezzo ridotto di buoni bagaglio.

Per le concessioni di viaggio gratuito e a prezzo ridotto e per quelle di trasporto gratuito di bagaglio sono stati istituiti nuovi tipi di biglietti serie *B* e *C* e di buoni bagaglio nei quali l'indicazione dell'ultima cifra dell'anno di emissione non è più stampata, ma deve essere apposta *ad inchiostro* nell'apposito spazio all'atto del rilascio dei biglietti e buoni stessi.

Ai biglietti gratuiti serie *B* inoltre è stato annesso uno scontrino di controllo sul quale debbono essere apposte le medesime indicazioni del biglietto, e precisamente:

a) sulla parte anteriore: anno di emissione, scadenza, numero delle persone per le quali è valido il biglietto e specificazione delle persone stesse come è prescritto per la parte centrale del biglietto;

b) nella parte posteriore: indicazione per esteso della percorrenza.

Le stazioni e le agenzie alle quali vengono presentati i biglietti serie *B* per la prima vidimazione debbono verificare se le indicazioni dello scontrino di controllo corrispondono pienamente a quelle del biglietto, e nel caso in cui ciò non sussistesse, debbono senz'altro ritirare il biglietto medesimo e inviarlo, con apposito rapporto, alla Divisione Movimento e Traffico del Com-

partimento in cui si trovano le stazioni e agenzie stesse. Analogamente queste debbono provvedere per i biglietti serie *C*.

Nessun diritto di iniziare ugualmente il viaggio gratuitamente o a tariffa differenziale *C* può essere accampato dal portatore del biglietto riscontrato irregolare, in quanto che, come è noto, a sensi del paragrafo 26 delle Norme di applicazione del Regolamento biglietti, i titolari dei biglietti hanno l'obbligo di assicurarsi della loro regolarità prima di adoperarli o di farli adoperare.

All'atto della prima vidimazione dei biglietti serie *B* riscontrati regolari le stazioni e le agenzie debbono staccare gli scontrini di controllo e trasmetterli all'Ufficio Controllo viaggiatori e bagagli di Firenze in pacco separato, contemporaneamente all'invio della contabilità dei biglietti venduti.

Nel caso di rinunzia all'intero viaggio di andata lo scontrino di controllo dei biglietti serie *B* deve essere staccato quando viene praticata la prima vidimazione per il viaggio di ritorno.

Al riguardo si fa invito di ottemperare rigorosamente al versamento di tali scontrini, i quali occorrono per i successivi riscontri.

L'Ufficio Controllo viaggiatori e bagagli dovrà trattenere gli scontrini di controllo dei biglietti serie *B* per il periodo di un anno dalla data di ricezione.

Per quanto riguarda lo stacco e l'invio al controllo viaggiatori e bagagli degli scontrini dei biglietti serie *C* restano invariate le disposizioni di cui ai paragrafi 30 e 31 delle Norme di applicazione al Regolamento per le concessioni di viaggio.

I nuovi tipi di biglietti serie *B* e *C* e di buoni bagaglio non hanno più la distinzione del *bordo rosso* e sono quindi da utilizzarsi per tutte le concessioni per una sola corsa previste dalle disposizioni vigenti. Per i viaggi per motivi di servizio restano in uso i biglietti serie *Bs* con bordo rosso, senza scontrino di concontrollo.

Detti nuovi tipi di biglietti serie *B* e *C* e di buoni bagaglio possono essere utilizzati anche per le concessioni del corrente anno.

I tipi di biglietti e buoni attualmente in uso, portanti il mil-

lesimo 1921, potranno esere utilizzati sino ad esaurimento delle scorte, anche per le concessioni del venturo anno con le medesime modalità adottate per la utilizzazione dei fascicoli di biglietti e di buoni del 1920 per le concessioni dell'anno in corso.

Entro il 10 gennaio di ciascun anno tutti gli uffici che hanno ricevuto fascicoli di biglietti e buoni bagaglio direttamente dal Servizio personale e Affari generali debbono comunicare al medesimo la situazione dei fascicoli esistenti presso gli uffici stessi e presso gli uffici e impianti (stazioni, depositi, ecc.) da essi dipendenti, con l'indicazione del numero dell'ultimo biglietto staccato da ogni fascicolo di serie *Bs*, *B*, *C* e buoni bagaglio in uso al 31 dicembre dell'anno precedente.

A tergo della matrice dell'ultimo biglietto di ciascun fascicolo esaurito di qualunque tipo, serie e classe di biglietti per un solo viaggio e di buoni bagaglio deve essere apposta la dichiarazione:

« Visto, regolare « firmata dal funzionario (di grado non inferiore al 6° - nuove tabelle - o dal Capo dell'impianto (stazione, Deposito di personale viaggiante, Deposito Locomotive, ecc.) dal quale dipende l'impiegato che provvede al rilascio dei biglietti.

L'Ufficio controllo viaggiatori e bagagli dovrà respingere all'ufficio mittente i fascicoli che non portassero la suindicata dichiarazione debitamente firmata.

Distribuiti agli agenti delle classi 3 *e* 4.

Ordine di servizio N. 152.

Estensione di servizio nella fermata di Villabartolomea.

La fermata di Villabartolomea, della linea Dossobuono-Adria-Chioggia, già ammessa al servizio viaggiatori, bagagli e cani e merci grande velocità per i trasporti non eccedenti i Kg. 100

ciascuno senza limite di peso per ogni singola spedizione, a datare dal 16 agosto 1921 è stata abilitata anche ai trasporti a piccola velocità ordinaria, a carro completo o da considerarsi tali, per conto esclusivo della Società Saccarifera Lombarda e per il solo periodo della campagna saccarifera, con l'obbligo alla parte di eseguire le operazioni di carico e scarico a qualunque classe le merci appartengano, verso abbuono della quota di diritto fisso stabilita dalle vigenti tariffe.

A tale scopo la fermata suddetta è stata dotata:

— di un binario per scarico e carico diretto e relativo piazzale, di accosto per carri ordinari;

— di una stadera a ponte della portata di tonn. 40;

— di un padiglione per il personale di servizio.

In conseguenza di quanto sopra, nella « Prefazione generale all'orario generale di servizio » (edizione marzo 1921) a pag. 17, di contro al nome della fermata di Villabartolomea devesi sostituire l'indicazione LG col richiamo (47) e a pagina 16 riportare la seguente annotazione:

(47) Villabartolomea - Ammessa al servizio viaggiatori e bagagli ed ai trasporti merci a G. V. limitatamente ai colli non superanti i Kg. 100 ciascuno, senza limite di peso per ogni singola spedizione, nonchè ai trasporti a P. V. O. a carro completo, o da considerarsi tali, in servizio interno e cumulativo italiano, per conto della Società Saccarifera Lombarda e per il solo periodo della campagna saccarifera.

Nel « Prontuario generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della Rete dello Stato » (edizione giugno 1914) a pagina 64, di contro al nome della fermata di Villabartolomea, nella colonna 10, esporre la lettera *O* col richiamo (10) riportando in calce alla pagina stessa l'annotazione:

(10) Limitatamente ai trasporti a carro completo, o da considerarsi tali, per conto della Società Saccarifera Lombarda e per il solo periodo della campagna saccarifera, con obbligo alla parte di eseguire le operazioni di carico e scarico a qualunque classe le merci appartengano, verso abbuono della quota di diritto fisso stabilita dalle vigenti tariffe.

Il presente O. S. annulla e sostituisce quello n. 115 pubblicato nel Bollettino Ufficiale n. 32-1921.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *e* 22.

Ordine di servizio N. 153.

Trasporti per conto delle società cooperative per la costruzione di case popolari od economiche, costituite fra agenti delle ferrovie dello Stato.

La *Società cooperativa fra ferrovieri*, per la costruzione di case economiche, con sede in Caserta, è ammessa a fruire, per le proprie spedizioni, della riduzione di tariffe di cui il regolamento sui trasporti per conto delle Società cooperative per la costruzione di case popolari od economiche, costituite fra agenti delle ferrovie dello Stato, pubblicato con l'O. S. n. 82-1920.

Il nome della detta Società deve quindi essere aggiunto nell'elenco allegato *A* al citato regolamento.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *e* 22.

Ordine di servizio N. 154.

Apertura all'esercizio della casa cantoniera di Giavera.

Col giorno 1° settembre 1921 è stata aperta all'esercizio la casa cantoniera di Giavera al Km. 11-057 ed a sinistra della linea Montebelluna-Susegana fra le stazioni di Nervesa e Volpago.

Non essendo la casa cantoniera protetta da segnali fissi, alla

eventuale protezione dei treni verrà provveduto dal personale di vigilanza.

La casa cantoniera di Giavera è ammessa al servizio viaggiatori, bagagli e cani e viene esercitata per mezzo di un guardiano, in base agli articoli 25 e 31 delle « Norme per il servizio contabile delle gestioni viaggiatori, bagagli, cani e telegrafo » pubblicate con l'ordine di servizio n. 160-1909 e successive modificazioni.

Saranno distribuiti biglietti di corsa semplice per le stazioni ed ai prezzi indicati nel prospetto allegato *A*.

Della registrazione e contabilità dei biglietti nonchè del versamento dei relativi importi resta incaricata la stazione di Susegana.

In conseguenza di quanto sopra, nella « Prefazione generale all'orario generale di servizio » (edizione marzo 1921), nel « Prontuario generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della Rete dello Stato » (edizione giugno 1914) e nei prontuari manoscritti delle distanze in uso nelle stazioni e negli uffici di controllo si dovranno praticare le aggiunte indicate nell'allegato *B* al presente ordine di servizio.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *e* 22.

Allegato A *all'ordine di servizio N. 154-1921.*

Prezzo dei biglietti in vendita da e per la fermata di Giavera.

da	a e viceversa	Biglietti di corsa semplice			Stazione incaricata delle scritturazioni e dei versamenti
		1ª classe	2ª classe	3ª classe	
Giavera	Montebelluna . . .	5.65	4.15	2.20	Susegana
	Volpago.	2.45	1.85	1.30	
	Nervesa	2.10	1.55	1.15	
	Susegana	4.20	2.60	1.70	

N. B. — In aggiunta ai prezzi suindicati deve essere riscossa la tassa addizionale di centesimi 5.

Allegato **B** *all'ordine di servizio N. 154-1921.*

Nella « Prefazione generale all'orario generale di servizio » (edizione marzo 1921) a pagina 11 fra i nomi di Giave e Gibellina devesi inserire:

/Giavera * LB/V/48/

Nel « Prontuario generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della rete dello Stato » (edizione giugno 1914):

— a pagina 29 fra i nomi di Giarre Riposto e Ginosa devesi inserire:

Giavera (casa cantoniera)	Montebelluna-Susegana	Venezia 4° Treviso	Treviso	58 *bis*	V(6)	B(6)

— a pagina 81 nella tabella (58-*bis*) *Montebelluna-Susegana* devesi trascrivere, fra i nomi di Volpago e Nervesa, il nome di Giavera con le seguenti distanze dalle stazioni della linea:

Montebelluna	Km.	12
Volpago	»	5
Nervesa	»	4
Susegana	»	8

Nei prontuari manoscritti delle distanze chilometriche in uso nelle stazioni e negli uffici di controllo

— all'indice, dopo il nome di Giarre Riposto, devesi inserire:

Giavera (casa cantoniera)	45	34 *bis*

— a pagina 45 fra i nomi di Volpago e Nervesa devesi inserire:

34 *bis*	Giavera (casa cantoniera)

ed esporre la distanza ed il relativo istradamento procedendo secondo quanto appresso:

Per i prontuari delle stazioni situate sulla linea Montebelluna - Susegana la distanza deve essere rilevata dalla tabella 58 bis a pagina 81 del Prontuario generale, già modificata come sopra è detto.

Per tutti gli altri prontuari la distanza deve essere invece formata aggiungendo km. 5 a quella indicata per Volpago e km 3 a quella indicata per Nervesa, e scegliendo la più breve. L'istradamento sarà quello stesso esposto per la stazione, che avrà servito di base per la formazione della distanza.

Ordine di servizio N. 155.

Apertura all'esercizio della fermata di Roccacasale.

Dal giorno 7 maggio 1921, sulla linea Castellamare A.-Rieti-Terni, è stata aperta all'esercizio al km. 60-331, a sinistra della linea stessa, la fermata di Roccacasale situata fra la fermata di Pentima e la stazione di Pratola Peligna, dalle quali dista rispettivamente m. 2637 e m. 1754.

Non essendo la fermata provvista di segnali fissi, alla eventuale protezione dei treni viene provveduto a cura del personale di scorta.

La detta fermata è ammessa al solo servizio viaggiatori e viene esercitata per mezzo di un guardiano in base all'articolo 25 delle « Norme per il servizio contabile delle gestioni viaggiatori, bagagli, cani e telegrafo », pubblicate con l'ordine di servizio n. 160-1909 e successive modificazioni.

Essa distribuisce biglietti di corsa semplice ai prezzi e per le corrispondenze indicate nel prospetto allegato *A*.

Della registrazione e contabilità dei biglietti, nonchè del versamento dei relativi importi, è incaricata la stazione di Pratola Peligna.

In conseguenza di quanto sopra, nella « Prefazione generale all'orario generale di servizio » (edizione marzo 1921), nel « Prontuario generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della Rete dello Stato » (edizione giugno 1914) e nei prontuari manoscritti delle distanze chilometriche in uso nelle stazioni e negli uffici di controllo devonsi praticare le aggiunte indicate nell'« allegato *B* » al presente Ordine di servizio.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 e 22.

Allegato **A** *all'ordine di servizio N. 155-1921.*

Prezzo dei biglietti in vendita da e per la fermata di Roccacasale.

DA	A e viceversa	Biglietto di corsa semplice			Stazione incaricata delle scritturazioni e dei versamenti
		1ª classe	2ª classe	3ª classe	
Roccacasale	Castellamare A. . . .	24.55	16.45	9.60	Pratola Peligna
	Pescara	23.75	16 —	9.35	
	Sambuceto S. Giovanni	22.15	14.95	8.80	
	Chieti	18.80	12.70	7.50	
	Casalincontrada B.la .	16.85	11.35	6.85	
	Manoppello.	15.25	10.45	6.20	
	Rosciano.	14.45	9.85	5.95	
	Alanno	13.80	9.40	5.70	
	S. Valentino C. . . .	12.55	8.65	5.30	
	Torre dei Passeri. . .	10 —	6.85	4.25	
	Tocco Castiglione. . .	8.05	5.65	3.10	
	Bussi	5.65	4.15	2.20	
	Popoli	4.20	2.60	1.70	
	Pentima	1.80	1.40	1.05	
	Pratola Peligna . . .	1.30	1.10	0.90	
	Sulmona	4.20	2.60	1.70	

N.B. — In aggiunta ai prezzi suindicati deve essere riscossa la tassa addizionale di centesimi 5.

Allegato **B** *all'ordine di servizio N. 155-1921.*

Nella « Prefazione generale all'orario generale di servizio » (edizione marzo 1921) a pagina 14 fra i nomi di Roccabernarda e Roccaciglié devesi inserire:

/Roccacasale * . . . . . . L V/R/114

Nel « Prontuario generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della rete dello Stato » (edizione giugno 1914):

— a pagina 49 fra i nomi di Roccabernarda e Roccaciglié devesi inserire:

/ Roccacasale / Castellamare Adriat. - / Roma / Aquila /98/ V (6) /-/-/-/-/-/-/-/
/ (casa cant.) / Rieti-Terni / 7° Sulmona / /-/-/-/-/-

— a pagina 93 nella tabella (98) Castellamare Adriatico-Rieti-Terni trascrivere, fra Pentima e Pratola Peligna, il nome di Roccacasale con le seguenti distanze dalle stazioni della linea:

Castellamare Adriatico	km.	61	Rocca di Corno	km.	92
Pescara	»	59	Rocca di Fondi	»	99
Chieti	»	46	Antrodoco Borgo Velino	»	107
Manoppello	»	37	Castel S. Angelo	»	113
Rosciano	»	35	Cittaducale	»	121
Alanno	»	33	Sulmona	»	8
S. Valentino Caramanico	»	30	Pratola Peligna Superiore	»	12
Torre dei Passeri	»	23	Raiano	»	18
Tocco Castiglione	»	18	Molina	»	27
Bussi	»	12	Acciano	»	31
Popoli	»	8	Beffi	»	36
Pentima	»	3	Fontecchio	»	42
Pratola Peligna	»	2	Fagnano Campana	»	47
Villa S. Angelo	»	50	Rieti	»	130
S. Demetrio dei Vestini	»	52	Contigliano	»	139
Fossa	»	55	Greccio	»	145
Paganica	»	61	Piediluco	»	154
Aquila degli Abruzzi	»	68	Marmore	»	156
Sassa Tornimparte	»	76	Stroncone	»	163
Vigliano	»	83	Terni	»	171
Sella di Corno	»	87			

Nei prontuari manoscritti delle distanze chilometriche in uso nelle stazioni e negli uffici di controllo devesi:

Nei prontuari manoscriti delle distanze chilometriche in uso nelle stazioni e negli uffici di controllo devesi:

— a pagina 11 fra i nomi di Roccabernarda e Roccacigliè inserire:

/ Roccacasale / 59 / 24 bis /
(casa cantoniera)

— a pagina 59 dopo il nome di Pentima trascrivere:

/ 24 bis / Roccacasale /
(casa cantoniera)

nonchè la distanza ed il relativo istradamento procedendo secondo quanto appresso.

Per i prontuari delle stazioni situate sulla linea Castellamare Ad.-Rieti-Terni la distanza deve essere rilevata dalla tabella (98) a pagina 93 del Prontuario generale, già modificata come sopra è detto.

Per tutti gli altri prontuari la distanza deve invece essere formata aggiungendo km. 8 a quella indicata per Popoli, km. 2 a quella indicata per Pratola Peligna, e scegliendo la più breve. L'istradamento sarà quello stesso esposto per la stazione, che avrà servito di base per la formazione della distanza.

Ordine di servizio N. 156.

Apertura all'esercizio della fermata di Sambuceto S. Giovanni.

Col giorno 10 maggio 1921 è stata aperta all'esercizio sulla linea Castellamare Adriatico-Sulmona, al Km. 5.893 ed a sinistra della linea stessa, la fermata di Sambuceto S. Giovanni situata fra le stazioni di Pescara e Chieti, dalle quali dista rispettivamente m. 4452 e m. 8576.

La detta fermata è ammessa al servizio viaggiatori, bagagli e cani e viene esercitata per mezzo di un guardiano in base agli articoli 25 e 31 delle « Norme per il servizio contabile delle gestioni viaggiatori, bagagli, cani e telegrafo » pubblicate con l'ordine di servizio 160-1909 e successive modificazioni.

La fermata stessa distribuisce biglietti di corsa semplice ai prezzi e per le corrispondenze indicate nel prospetto allegato *A* al presente ordine di servizio.

Non essendo la fermata di Sambuceto S. Giovanni provvista di segnali fissi, alla eventuale protezione dei treni provvede il personale di scorta.

Della registrazione e contabiltà dei biglietti, nonchè del versamento dei relativi importi, resta incaricata la stazione di Chieti.

In conseguenza di quanto sopra, nella « Prefazione generale all'orario generale di servizio » (edizione marzo 1921), nel « Prontuario generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della Rete dello Stato » (edizione giugno 1914) e nei prontuari manoscritti delle distanze in uso nelle stazioni e negli uffici di controllo dovranno essere praticate le aggiunte indicate nell'allegato *B* al presente ordine di servizio.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 e 22.

Allegato **A** *all'ordine di servizio N. 156-1921.*

Prezzo dei biglietti in vendita da e per la fermata di Sambuceto S. Giovanni.

DA	A	Biglietto di corsa semplice			Stazione incaricata delle scritturazioni e dei versamenti
e viceversa		1ª classe	2ª classe	3ª classe	
Sambuceto S. Giovanni	Castellamare A.	2.90	2.15	1.45	Chieti
	Pescara	2.45	1.85	1.30	
	Chieti	4.55	2.90	1.80	
	Casalincontrada B.la	6.45	4.60	2.60	
	Manoppello	8.05	5.65	3.10	
	Rosciano	8.70	6.10	3.40	
	Alanno	10 —	6.85	4.25	
	S. Valentino C.	11.10	7.60	4.80	
	Torre dei Passeri	13.80	9.40	5.70	
	Tocco Castiglione	15.25	10.45	6.20	
	Bussi	18 —	12.10	7.25	
	Popoli	19.10	12.85	7.65	
	Pentima	21 —	14.20	8.45	
	Roccacasale	22.15	14.95	8.80	
	Pratola Peligna	22.95	15.40	9.10	
	Sulmona	24.85	16.75	9.75	
	Avezzano	49.80	33.10	18.95	
	Roma	90.95	60.10	33.90	

N.B. — In aggiunta ai prezzi suindicati deve essere riscossa la tassa addizionale di centesimi 5.

Allegato **B** *all'ordine di servizio N. 156-1921.*

Nella « Prefazione generale all'orario generale di servizio » (edizione marzo 1921) a pagina 15 fra i nomi di Sambonifacio e Samoggia devesi inserire:

Sambuceto S. Giovanni ✱ . . . . LB / R / 114 /

Nel « Prontuario generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della Rete dello Stato » (edizione giugno 1914):

— a pagina 55 fra i nomi di Sambonifacio e Samoggia devesi inserire:

/ Sambuceto S. Giovanni / Castellamare Ad. / Roma / Chieti /98/ V (6) / B (6) / (casa cantoniera) / -Rieti-Terni / 7° Sulmona / /-/-/-/-/-/-/-/-/-/-/-/

— a pagina 93 nella tabella (98) *Castellamare Adriatico-Rieti-Terni* trascrivere, fra Pescara e Chieti, le seguenti distanze dalle stazioni della linea:

Stazione		km.	Stazione		km.
Castellamare Adriatico	km.	6	Fagnano Campana	km.	101
Pescara	»	5	Villa S. Angelo	»	105
Chieti	»	9	S. Demetrio de' Vestini	»	107
Manoppello	»	18	Fossa	»	110
Rosciano	»	20	Paganica	»	115
Alanno	»	23	Aquila degli Abruzzi	»	123
S. Valentino Caramanico	»	26	Sassa Tornimparte	»	130
Torre dei Passeri	»	33	Vigliano	»	137
Tocco Castiglione	»	37	Sella di Corno	»	142
Russi	»	44	Rocca di Corno	»	147
Popoli	»	47	Rocca di Fondi	»	153
Pentima	»	52	Antrodoco Borgo Velino	»	162
Roccacasale	»	55	Castel S. Angelo	»	167
Pratola Peligna	»	57	Cittaducale	»	176
Sulmona	»	62	Rieti	»	185
Pratola Peligna Superiore	»	67	Contigliano	»	193
Raiano	»	73	Greccio	»	199
Molina	»	81	Piediluco	»	208
Acciano	»	86	Marmore	»	211
Beffi	»	91	Stroncone	»	217
Fontecchio	»	96	Terni	»	226

Nei prontuari manoscritti delle distanze chilometriche in uso nelle stazioni e negli uffici di controllo devesi:

— all'indice, fra i nomi di Sambonifacio e Samoggia inserire:

/ Sambuceto S. Giovanni / 59 / 15 bis / —
/ (casa cantoniera) /

— a pagina 59 prima del nome di Chieti trascrivere:

/ 15 bis / Sambuceto S. Giovanni
(casa cantoniera)

ed esporre la distanza ed il relativo istradamento procedendo secondo quanto appresso.

Per i prontuari delle stazioni situate sulla linea Castellamare Ad.-Rieti-Terni la distanza deve essere rilevata dalla tabella (98) a pagina 93 del Prontuario generale, già modificata come sopra è detto.

Per tutti gli altri prontuari la distanza invece deve essere formata aggiungendo km. 6 a quella indicata per Castellamare Adriatico (pagina 58 numero progressivo 30), km. 5 a quella indicata per Pescara (pagina 58 numero progressivo 31), km. 32 a quella indicata per Torre dei Passeri (pagina 59 numero progressivo 20) e scegliendo la più breve. L'istradamento sarà quello stesso esposto per la stazione che avrà servito di base per la formazione della distanza.

Ordine di servizio N. 157.

Cambiamento di nome della stazione di Albizzate.

La stazione di *Albizzate*, della linea Gallarate-Porto Ceresio ha assunta la nuova denomiazione di *Albizzate-Solbiate Arno.*

Di conseguenza, nel volume « Prontuario generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della Rete dello Stato » (edizione giugno 1914), alle pagine 10 e 69 (tabella 3), nonchè nei prontuari manoscritti delle distanze e in tutte le altre pubblicazioni di servizio nelle quali trovasi indicato il nome della stazione suddetta dovrà apportarsi conforme modificazione.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *e* 22.

Ordine di servizio N. 158.

Contabilazzazione tessere e diritti fissi per biglietti di abbonamento.

Per uniformità di procedimento si dispone che a datare dal 1° novembre 1921 gli importi riscossi per tessere di abbonamento vengano contabilmente regolarizzati, anche nel caso che la consegna della tessera non debba avvenire nella stessa stazione in cui è stata fatta la domanda, nel modo ora praticato pei diritti fissi relativi a biglietti di abbonamento, cioè mediante emissione di apposito biglietto.

Però, a semplificazione, invece di istituire un nuovo biglietto, verrà modificato opportunamente, quello in uso pei diritti fissi su ricordati, così da poterlo adoperare tanto pei diritti fissi stessi, quanto per le tessere.

Questo nuovo biglietto non più a cartoncino ma a foglietto rilegato in fascicoli di 50 biglietti, inscritto nei moduli C^1 col n. *203-ter*, sarà formato col sistema dello stacco a valore, con importi progressivi da L. 1, 1.50, 2, 3, ecc. fino a raggiungere

l'ammontare massimo riscuotibile di L. 24.00 corrispondente a 12 diritti fissi per abbonamento ordinario.

Sul verso del biglietto, e precisamente negli spazi appositi esistenti, tanto nella parte superiore quanto in quella inferiore, si dovranno indicare a penna l'importo riscosso e il nome e cognome dell'abbonato e cancellare le parole «diritti fissi» o «tessera» a seconda che l'emissione si riferisca alla tessera od ai diritti fissi. A tergo, sia nel tagliando superiore, sia in quello inferiore, sarà da apporsi, dalla stazione distributrice, il bollo a compostore, dal quale deve risultare la data di emissione.

Il biglietto dovrà poi sezionarsi in due parti, in modo che alla sezione inferiore restino attaccati soltanto i listini a valore il cui maggiore esponente rappresenti il prezzo pagato.

Nei casi di contemporanea richiesta di biglietto di abbonamento e di tessera, si dovranno emettere due biglietti, uno per l'ammontare dei diritti fissi e l'altro per l'importo della tessera.

Il procedimento da seguire è quello stesso prescritto dall'ordine di servizio n. 43/1920, con la variante che quando trattasi di biglietti emessi in seguito a domande di tessere, ciò che è detto per i mod. C^1 217 deve intendersi riferito al mod. C^1 245; conseguentemente la sezione inferiore del biglietto speciale emesso dovrà essere allegata alla seconda parte della domanda modello C^1 245, e quella superiore sarà da inviarsi al Controllo viaggiatori insieme coi documenti della contabilità relativa.

La parte terza delle domande mod. C^1 245 verrà consegnata, come avviene attualmente, all'abbonato, il quale dovrà presentarla alla stazione presso la quale ha chiesto di ricevere la tessera.

Sulle diverse parti della domanda C^1 245 la stazione dovrà indicare il numero del biglietto emesso.

Gli uffici emittenti, accertata la regolarità del biglietto allegato alla domanda C^1 245, trasmetteranno la tessera in piego raccomandato, alla stazione designata dall'interessato, alla quale, quando del caso, si dovrà anche comunicare, per norma, il nome della stazione presso cui fu pagato l'importo relativo.

La fornitura dei nuovi biglietti speciali verrà fatta a cura del controllo viaggiatori e bagagli. Al ricevimento dei medesimi

le stazioni e le agenzie restituiranno al controllo nei modi di uso, i biglietti speciali a cartoncino di cui il citato ordine di servizio n. 43-1920.

DISPOSIZIONI CONTABILI.

Restano confermate le disposizioni contabili di cui l'ordine di servizio n. 43/1920 ed abrogate quelle contenute nell'ordine di servizio n. 401/1913, punto 3°, della gestione viaggiatori.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 5 *e* 22.

Ordine di servizio N. 159.

Ammissione della ferrovia Rezzato-Vobarno al controllo comune per i trasporti merci in servizio cumulativo.

(Vedi ordine di servizio n. 1-1920).

Dal 1° novembre 1921 la Società per la ferrovia Rezzato-Vobarno parteciperà al controllo comune per i trasporti merci in servizio cumulativo.

E pertanto, da tale data, le disposizioni contenute nell'ordine di servizio n. 1-1920, circa il carteggio, la tassazione, la registrazione dei trasporti, debbono essere estese anche alle spedizioni in provenienza o in destinazione di stazioni della nominata ferrovia.

A partire dalla data suddetta resta perciò soppressa la gestione di transito nella stazione di Rezzato.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *e* 22.

Ordine di servizio N. 160.

Estensione di servizio nella fermata di Maerne di Martellago.

A datare dal 31 ottobre 1921 la fermata di Maerne di Martellago, della linea Bassano-Venezia, attualmente ammessa ai trasporti di viaggiatori, cani e bagagli con limitazione, viene abilitata al servizio merci a piccola velocità ordinaria a carro completo, o da considerarsi tali, con le norme di cui l'avvertenza *C*) a pagina 5 del « Prontuario generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della rete dello Stato » (edizione giugno 1914 senza bisogno della preventiva autorizzazione, e con l'obbligo alle parti di eseguire le operazioni di carico e scarico a qualunque classe le merci appartengano, verso abbuono della quota di diritto fisso stabilita dalle tariffe.

La predetta fermata è munita dei seguenti impianti:

1° un binario di carico e scarico della lunghezza complessiva di metri 275 allacciato al binario di corsa mediante due comunicazioni semplici disposte in senso inverso;

2° un pazzale di carico largo metri 10 che fronteggia per metri 125 il binario di carico e scarico suddetto. Detto piazzale è chiuso dalla parte esterna mediante cancellata in cemento ed è posto in comunicazione con la strada comunale per Maerne mediante apposita stradella munita di un cancello in ferro a due battenti.

I deviatoi sono muniti di fermadeviatoi a chiave tipo *F. S.* collegati ai segnali in modo che i segnali stessi non possano esper il transito sul binario di corsa.

La posizione normale dei segnali sarà quella di via libera.

In conseguenza di quanto sopra, nella « Prefazione generale all'orario generale di servizio » (edizione marzo 1921) a pagina 12 di contro al nome della fermata di Maerne di Martellago devesi sostituire l'indicazione *L B* con *L O* - ga.

Nel prontuario generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della Rete dello Stato » (edizione giugno 1914) a pagina

34 di contro al nome della fermata di Maerne di Martellago, nella colonna 10, devesi esporre la lettera *O* col richiamo (14) riportando in calce alla pagina stessa l'annotazione:

(14) Limitatamente ai trasporti a carro completo, o da considerarsi tali, con applicazione delle tasse in base alle norme dell'avvertenza *C* a pagina 5 senza bisogno di preventiva autorizzazione e con l'obbligo alle parti di eseguire le operazioni di carico e scarico a qualunque classe le merci appartengano, verso abuuono della quota di diritto fisso stabilita dalle vigenti tariffe.

Nel fascicolo delle distanze chilometriche da valere per la tassazione dei trasporti in servizio diretto ferroviario-marittimo (edizione 17 febbraio 1916) a pagina 31 di contro al nome di Maerne di Martellago devonsi trascrivere « 584* » e « 812* » rispettivamente nella penultima ed ultima colonna ed a piè della pagina stessa la seguente nota:

* *Distanza virtuale.*

Nel « Prontuario delle distanze chilometriche dalle stazioni della Rete delle Ferrovie dello Stato a quelle di Montebelluna e Cervignano ed ai vecchi transiti di Peri, Primolano, Pontebba e Cormons » a pagina 20 di contro al nome di Maerne di Martellago devonsi modificare nel modo seguente le indicazioni delle distanze.

Maerne di Martellago	42 (1) 50 (2)	154 (1) 162 (2)	75 (1) 82 (2)	181 (1) 188 (2)	143 (1) 150 (2)	111 (1) 118 (2)

Infine nei prontuari manoscritti delle distanze chilometriche (edizione aprile 1914) valevoli per la tassazione dei trasporti merci, a pagina 42 di contro al nome di Maerne di Martellago (numero progressivo 28) devesi esporre la distanza virtuale regolandosi nel modo seguente.

Per i prontuari riguardanti le stazioni situate sul tronco Noale Scorzè-Primolano transito la distanza virtuale per Maerne di Martellago sarà quella di Mestre; per tutti gli altri prontuari dovrà essere formata aggiungendo Km. 7 alla distanza attualmente esposta, se la medesima risulta computata in transito di Mestre, e aggiungendo invece Km. 8 se computata in transito di Castelfranco Veneto o Bassano.

Di contro alla distanza stessa si dovrà esporre il richiamo (*) riportando piè della pagina la seguente nota: « *) Distanza virtuale ».

Le stazioni, che sono fornite di un prontuario con le distanze effettive ed uno con quelle virtuali, esporranno la distanza virtuale per Maerne di Matellago solo in quest'ultimo.

Distribuito agli agenti dele classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *e* 22.

Ordine di servizio N. 161.

Rivalse contabili.

(Vedi ordine di servizio n. 107-1917).

A partire dal 1° novembre 1921 le rivalse contabili merci in servizio interno, che si effettuano coll'apposito mod. C^1-430, ora di competenza dell'Ufficio di contabilità prodotti di Firenze, vengono passate per la verifica al Controllo merci interno di Torino.

Eppertanto le stazioni pur continuando ad iscrivere dette rivalse sugli speciali riassunti mod. C^1-431 e C^1 432 dovranno riepilogare i rispettivi totali con quelli dei riassunti spedizioni modello C^1-414 e degli arrivi mod. C^1-415 e non dovranno più assumerli a debito ed a credito separatamente sui prospetti mod- C^1-418 e sui conti correnti riassuntivi i mod. C^1-501 e C^1-502, neppure all'apposita voce.

Le rivalse che perverranno alle stazioni dopo il 1° novembre 1921, ma con data di eseguimento anteriore saranno trattate come quelle con data posteriore e non dovranno compilarsi separati riassunti arrivi mod. C^1-432.

Nulla è innovato per quanto riguarda le modalità stabilite per la registrazione e la contabilizzazione delle rivalse della gestione viaggiatori e del servizio merci in servizio cumulativo italiano ed internazionale.

Si raccomanda alle stazioni e gestioni autonome la scrupolosa osservanza della presente disposizione.

Distribuiti agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *e* 22.

Ordine di servizio N. 162.

Piombatura carri.

Alle norme per la piombatura dei carri allegate all'Ordine di servizio n. 133 del 1918 si devono fare le seguenti modificazioni ed aggiunte:

— Al punto 1° del fascicolo edizione dic. 1918, cancellare le parole « che nella prossima fornitura sarà ridotto di peso a sei grammi » e sostituirle con le parole « pesa otto grammi ».

— Sostituire il punto 6 incollandovi sopra il nuovo punto 6 qui appresso riportato:

« In alcune morse il punzone fisso è munito di un bordo di circa un millimetro d'altezza, con due aperture delle quali una laterale di millimetri 16 permette l'introduzione del piombo nel punzone, e l'altra di millimetri 7 nella parte superiore della morsa, serve al passaggio della cordicella.

Il bordo serve a trattenere il piombo tra i punzoni in modo da impedire che per le inevitabili oscillazioni delle braccia del piombatore, il piombo venga a spostarsi di sotto ai punzoni e ad essere di conseguenza schiacciato soltanto in parte e quindi irregolarmente ».

— Sostituire il punto 8 col nuovo punto 8 qui appresso riportato:

« Passata la cordicella nei due fori del gancio di chiusura del carro (vedi fig. 5), riuniti i capi con un nodo a cravatta o con un doppio nodo semplice che si fa entrare nella cavità del piombo (vedi fig. 1 e 2), e tagliati a raso i capi sporgenti della cordicella, l'agente, tenendo il piombo con la mano sinistra per l'aletta, lo introduce esattamente tra i punzoni della morsa e lo schiaccia completamente in modo da fargli assumere la caratteristica forma biconvessa a bordo sottile e da rendere chiaramente leggibile le impressioni della data e del nome della stazione.

Qualora per incompleto schiacciamento o per difetto della morsa il piombo non presenti tale caratteristica, deve essere considerato irregolare agli effetti del disposto dei punti 23 e 32 delle presenti norme ed essere sostituito ».

— Cancellare sotto il disegno (fig. 4) la parola « piana » e sostituirla con la parola « convessa ».

Con l'occasione si avverte che essendosi constatato che alcune stazioni usano ancora i piombi tipo 1911 di cui l'O. S. 134-1911 che presentano l'inconveniente di rendere possibile lo sfilamento della cordicella se il piombo non è, come dovrebbe essere, completamente pressato dalla morsa, tali piombi, come già venne da tempo disposto, devono essere versati a magazzino ed essere sostituiti da quelli di tipo modificato nel 1914 e descritti ai punti 1 e 8 delle norme allegate all'Ordine di servizio 133 del 1918.

Si richiamano inoltre le stazioni alla stretta osservanza delle suddette norme ed in ispecial modo:

— dei punti 23 e 32 che fanno obbligo al personale di accertarsi dello stato dei piombi all'atto delle consegne e riconsegne dei carri piombati ed al personale dei treni di rifiutarsi di accettare carri con piombi irregolari specialmente se non sia chiaramente leggbile il nome della stazione;

— del punto 38 per la regolare tenuta del Registro dei piombi mod. M. 135;

— dei punti 3, 5, 6, 49, 53 e 55 relativi alla custodia delle morse, ed all'obbligo di inviare sollecitamente alla riparazione le morse che funzionassero irregolarmente e non schiacciassero completamente il piombo.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9, 15, 19, 20, 21 e 22.

Circolare N. 42.

Divieto di cumulo delle concessioni di viaggio.

Tenuto presente che le facilitazioni di viaggio a tariffa differenziale *C* di cui godono gli impiegati dello Stato, i maestri elementari e loro famiglie hanno origine e nature differenti dalle concessioni previste dal Regolamento approvato col R. decreto, n. 628 del 21 luglio 1910 e modificato col decreto Luogotenenziale n. 1700 del 28 settembre 1917, si è riconosciuto come fra le une e le altre non sussista cumulo, e quindi non sia applicabile nella fattispecie il divieto di cui all'art. 8 del regolamento medesimo.

Resta pertanto abrogata la circolare n. 70 (S) pubblicata nel Bollettino ufficiale n. 51-1918.

Il Direttore generale
C. Crova.

SENTENZA

Personale - Infortunio - Responsabilità civile - Liquidazione danni.

Bene si può fare ricorso ai criteri positivi dettati dalla speciale legge sugli infortuni degli operai sul lavoro (*T. U.* 31 *gennaio* 1914, *n.* 51) *per stabilire la riduzione della capacità lavorativa risarcibile secondo la civile, comune responsabilità.*

Il calcolo del salario giornaliero per tutta la vita probabile di un manovale avventizio ferroviario, anche secondo gli attuali maggiori prezzi della mano d'opera, è giustamente ed equitativamente stabilito in lire 10 *giornaliere.*

I danni morali non sono risarcibili, se non in quanto si riferiscano ad una effettva diminuzione del patrimonio.

TRIBUNALE ROMA sentenza 5-27 luglio 1921. (*Est.* Ricci) - Conti Raffaele *contro* Ferrovie Stato.

Omissis.

FATTO.

Il 19 febbraio 1918 Conti Giacomo, lavorando quale manovale avventizio alle dipendenze delle Ferrovie dello Stato alla squadra di rialzo di via Prenestina di questa città, nel procedere ad una manovra di agganciamento di un carro ad un auto-motrice, rimaneva preso con la mano destra fra le due vetture, riportando gravi lesioni con effetto di deformazione permanente e di quasi completa invalidità della mano destra.

Per tale fatto fu iniziato procedimento penale contro il capo squadra Mancini Italo, che assumevasi avesse ordinato la manovra, in quanto il sinistro fu attribuito alla mancanza nel carro dei respingenti e quindi a colpa del Mancini, che avrebbe ciò nonostante e malgrado le rimostranze del Conti, imposto l'esecuzione della manovra. Il procedimento penale fu chiuso con de-

creto del VI Pretore di Roma che disponeva non doversi procedere contro il Mancini per essere estinta l'azione penale a causa di morte.

In seguito a ciò il Conti Raffaele, nella sua qualità di padre e legittimo rappresentante del figlio minore Giacomo, con citazione 12 luglio 1920, conveniva in giudizio dinanzi questo Tribunale l'Amministrazione delle ferrovie dello Stato, onde ottenerne la condanna, quale responsabile civile del proprio dipendente Mancini Italo, al risarcimento dei danni da liquidarsi in separata sede e ciò con vittoria di spese e con sentenza provvisoriamente eseguibile.

Costituitesi le parti lese, eseguitosi regolarmente il deposito dei documenti, la causa cadde una prima volta in discussione in udienza addì 15 dicembre 1919, e questo Tribunale con sentenza 2-16 gennaio 1920, sospesa ogni altra pronuncia in merito e riservate le spese, ammise l'attore a provare con testimoni i fatti seguenti:

a) che il 19 febbraio 1918 al Conti Giacomo venne ordinato dal caposquadra Mancini Italo di agganciare un carro, sprovvisto di respingenti e di custodia, a una macchina;

b) che la manovra si doveva fare accostando la macchina al carro fermo e gettando il gancio mentre la macchina accostava;

c) che ad eseguire tale manovra in tal modo si rifiutò il manovale Fontana Francesco e che il Mancini Italo ripetette l'ordine al Conti, assicurandolo che la macchina sarebbe venuta indietro lentamente;

d) che, ciò nonostante, la macchina si accostò tanto alla parete del carro che i ganci si incastrarono incrociandosi e presero in mezzo la mano del Conti.

Espletata la prova, la causa veniva riassunta dall'attore con atto 17 aprile 1920 e cadeva nuovamente in discussione alla udienza del 23 giugno stesso.

Con sentenza 21 luglio, 9 agosto 1920, il Tribunale, vagliate le risultanze della prova, affermava la responsabilità civile delle Ferrovie dello Stato nei sensi di cui all'art. 32 comma secondo ed ultimo della legge 31 gennaio 1904, n. 51, e sospesa ogni pronuncia sull'ammontare ed entità del danno nonchè sulle spese,

nominava quale perito il prof. Fausto Taliani perchè, tenuto conto degli atti e documenti di causa, delle eventuali deduzioni delle parti e previo esame del Conti Giacomo, rispondesse ai seguenti quesiti:

a) quali siano state le lesioni riportate dal Conti Giacomo nel sinistro occorsogli il 19 febbraio 1918 e quale la durata della malattia e della invalidità temporanea assoluta ad essa inerenti;

b) quali le conseguenze permanenti di dette lesioni;

c) quale il grado dell'eventuale invalidità permanente e della riduzione della capacità lavorativa.

Il perito esauriva regolarmente l'incarico commessogli, depositando la sua relazione in Cancelleria il 2 febbraio 1921. Dopo di che la causa veniva riassunta dal Conti con atto 11 febbraio 1921; e cadeva nuovamente in discussione alla udienza del 15 giugno decorso, nella quale sulle conclusioni sopra trascritte, era spedita per sentenza.

DIRITTO.

Ha osservato il Collegio che, per effetto della re-giudicata nascente dalla sentenza 21 luglio, 9 agosto 1920 di questo Tribunale, la materia del contendere è ormai ristretta alla determinazione dell'ammontare del danno risarcibile.

Che sotto questo aspetto occorre anzitutto stabilire quali siano state le conseguenze permanenti residuate al Conti Giacomo in conseguenza del sinistro occorsogli. Il perito giudiziale le ha accertate:

a) in una cicatrice deforme e retraente al dorso della mano destra e delle pieghe interdigitali 1ª e 3ª;

b) in un callo deforme in corrispondenza del terzo medio del secondo metacarpo di destra con deformazione del corrispendente spazio inter osseo;

c) nell'anchilosi incompleta dell'articolazione metacarpo-falangiale 2ª e 4ª;

d) nell'anchilosi vera incompleta dell'articolazione metacarpo-falangica 3ª.

E tenuto presente che per effetto di tali postumi, vengono ad essere notevolmente menomati, quantunque in vario grado, quasi

tutti i movimenti delle dita della mano, calcolata la conseguente diminuzione della forza muscolare della mano, calcolata la conseguente diminuzione dela forza muscolare della mono stessa e la riduzione ed imperfezione della flessione del 2°, 3° e 4° dito, ha giudicato che sia residuata al Conti Giacomo ,in seguito al sinistro occorsogli, una invalidità permanente parziale con correlativa riduzione della sua capacità lavorativa, valutabile nella misura del trenta per cento.

Contro queste conclusioni del perito giudiziale, pur senza impugnarle nella loro obbiettività, cioè per quanto all'accertamento dei postumi permanenti residuati al Conti Giacomo come conseguenza delle lesioni riportate nel sinistro occorsogli, insorge la difesa del Conti medesimo per un duplice ordine di considerazioni e precisamente:

a) perchè la funzionalità della mano destra più che notevolmente ridotta, deve ritenersi completamente abolita almeno agli effetti di una pratica utilizzazione lavorativa;

b) perchè la valutazione della ridotta capacità lavorativa non doveva farsi in base ai criteri della legge infortuni, cioè di una legge speciale, ispirata esclusivamente ai criteri di prevenzione sociale, che non consentono di calcolare il danno risarcibile con quella rigidità che deve invece seguirsi nei casi in cui l'evento dannoso sia attribuibile a colpa o a dolo. Ma nè l'una nè l'altra di tali deduzioni hanno serietà di consistenza. Non la prima, perchè una volta accertato che quasi tutti i movimenti delle dita della mano destra risultavano, sebbene in vario grado, notevolmente impediti, con conseguente diminuzione della forza muscolare della mano stessa e flessione imperfetta o ridotta soltanto del 2°, 3° e 4° dito, non era evidentemente possibile parlare di abolizione completa della funzionalità della mano.

Anche in rapporto alla capacità lavorativa è intuitivo che la ridotta o diminuita funzionalità di un organo non è equiparabile ad una funzionalità completamente abolita se non nel caso in cui la riduzione sia tale da rendere assolutamente impossibile l'utilizzazione pratica dell'organo, utilizzazione pratica che non va considerata in rapporto ad una particolare specie di lavoro ma alla capacità lavorativa in genere. Non la seconda, perchè se è vero che la legge sugli infortuni non commisura la indennità

alla valutazione completa e rigorosa della entità del danno, contenendo questo nel limite massimo di sei annualità del salario dell'operaio, non è meno vero che per quanto attiene alla determinazione della capacità lavorativa, la legge stessa è ispirata a criteri positivi, suggeriti dalla scienza medica, ed ai quali può quindi farsi corso anche nei casi ordinari per stabilire quale sia in effetto la riduzione della capacità lavorativa. Il perito d'altronde se ha posto a base del suo giudizio il criterio fondamentale segnato dalla legge infortuni, non ha determinato nella misura del 30 % la riduzione della capacità lavorativa del Conti Giacomo in considerazione esclusivamente del modo di valutazione di cui all'art. 95 cap. 3 del Regolamento 13 marzo 1904, ma è giunto a tale conclusione in forza di un proprio apprezzamento sulla natura dei postumi permanenti riscontrati dal Conti Giacomo, apprezzamento che il Collegio trova perfettamente esatto. tamente esatto.

Il richiamo alle disposizioni del precitato articolo 95 è stato fatto dal perito al solo scopo di fissare il punto di partenza prendendo norma da una precisa disposizione di legge indubbiamente applicabile per criterio analogico, agli effetti di una esatta valutazione della diminuita capacità lavorativa del Conti.

Che ciò posto, rimane a stabilire l'ammontare del guadagno annuo del Conti Giacomo, per attribuirgli, in base alla sua vita presunta — da determinarsi sulla scorta delle tavole di mortalità — la somma capitale che valga a compensarlo della correlativa diminuzione del guadagno stesso.

Che sotto questo aspetto, essendo il Conti Giacomo, al momento del sinistro occorsogli, manovale avventizio retribuito a giornata, il suo salario annuo va determinato moltiplicando per 300 il salario giornaliero giusta la norma contenuta nell'art. 12, cap. ° della legge 31 gennaio 1904, n. 51 che si rende evidentemente applicabile per criterio analogico.

Che le Ferrovie convenute esplicitamente riconoscono doversi fissare il salario del Conti in misura superiore a quella in cui esso lo percepiva al momento del sinistro, e si rende perciò del tutto inutile la questione se il danno risarcibile debba valutarsi in base al guadagno che il Conti medesimo ritraeva dal suo lavoro all'epoca del sinistro stesso.

Che la materia del contendere viene quindi ad essere su questo punto unicamente circoscritta alla misura del salario giornaliero da attribuirsi al Conti per la determinazione della somma capitale che deve essergli assegnata.

Che a questo riguardo, si ha anzitutto da osservare come il Conti Giacomo fosse, all'epoca del sinistro, manovale avventizio retribuito con la paga di lire 2,80 al giorno. Ciò posto l'aumento del suo salario a lire 10 giornaliere spontaneamente ammesso dalle Ferrovie, si appalesa non solo giusto, ma rispondente pur anche ad un criterio largamente equitativo. A parte che il Conti, per la sua qualità di avventizio avrebbe anche potuto essere licenziato senza passare in pianta stabile, e senza conseguire gli aumenti accordati con le nuove tabelle del personale ferroviario, occorre appena avvertire che dovendo la capitalizzazione del suo diminuito guadagno avvenire in base al calcolo della sua vita presunta, cioè per un periodo di ben 45 anni, non è possibile prescindere dall'ipotesi, niente affatto improbabile che i rilevanti aumenti di salari e di stipendi verificatisi in questo primo periodo post bellico, subiscano in epoca più o meno prossima notevoli riduzioni, onde l'aumento del salario, agli effetti della capitalizzazione deve necessariamente essere determinato in una misura fissa ed invariabile, non può avere luogo se non in base ad una media presuntiva, la quale tenga conto della diminuzione che per legge economica verranno inevitabilmente a verificars . E sotto questo aspetto un aumento del salario corrispondente quasi al quadruplo di quello percepito dal Conti Giacomo al momento del sinistro è manifestamente ispirato come sopra si disse, ad un criterio largamento equitativo.

Che il salario annuo del Conti calcolando in trecento le giornate lavorative, ascende per tanto a lire 3000, e la conseguente perdita del suo guadagno per la ridotta capacità lavorativa in ragione del 30 per cento alla somma di lire 900 che capitalizzata per la vita presunta del Conti medesimo, cioè per anni 45, secondo il calcolo delle tavole di mortalità, corrisponde al capitale di lire 16.092,00.

Che il calcolo della vita presunta del Conti e la conseguente capitalizzazione della perdita del suo guadagno annuo, essendo avvenuto sulla base dell'età del Conti medesimo al momento del

sinistro occorsogli, nulla è dovuto per il periodo dell'invalidità temporanea assoluta, non avendo il Conti giustificato in alcuna guisa spese particolari od altro danno diverso.

Che i danni morali non sono risarcibili se non in quanto si riferiscono sul patrimonio economico e ne importino diminuzione. Niuna somma può quindi essere attribuita al Conti Giacomo per tale titolo dal momento che il suo danno economico viene interamente risarcito con la reintegrazione del suo diminuito guadagno annuo.

Che dalla somma attribuita al Conti va dedotto, a norma dell'art. 32 cap. ultimo della legge 31 gennaio 1904, n. 51, l'importo dell'indennità di assicurazione ad esso corrisposto in lire 1186,85.

Che gli interessi aventi carattere compensativo e non moratorio, decorrono dal giorno del sinistro e quanto alle spese, tenuto conto che solo in questa ultima fase del giudizio le ferrovie risultano vincitrici, avvisa il Collegio compensarle per un sesto ponendole per gli altri cinque sesti a carico delle ferrovie medesime, le sui impugnative resero necessario il giudizio almeno fino al deposito della perizia giudiziale.

Per questi motivi, ecc.

ANNO XIV - N. 44 3 NOVEMBRE 1921

BOLLETTINO UFFICIALE DELLE FERROVIE DELLO STATO

Si pubblica il giovedì

INDICE

PARTE PRIMA — Leggi e decreti:

PARTE SECONDA — Ordini generali, Ordini di servizio, Circolari ed istruzioni *di durata indeterminata:*

PARTE TERZA — Ordini di servizio e Circolari *di durata determinata:*

(*Per memoria*).

In appendice:

(*Per memoria*).

PARTE QUARTA — Giurisprudenza ferroviaria:

(1884) Roma, 1921-22 — Stabilimento Poligrafico per l'Amministrazione della Guerra.

PRONTUARIO

Tasse di bollo per le quietanze degli stipendi delle buonuscite e delle pensioni.

SOMME LIBERATE	Bollo — R. decreto 26 febbraio 1920 n. 167		Addizionale 20 % — Legge 20 agosto 1921 n. 1178		TOTALE	
Da L. 5,01 a L. 100	—	10	—	—	—	10
» 100,01 » 400	—	20	—	—	—	20
» 400,01 » 500	—	25	—	—	—	25
» 500,01 » 600	—	30	—	—	—	30
» 600,01 » 700	—	35	—	—	—	35
» 700,01 » 800	—	40	—	—	—	40
» 800,01 » 900	—	45	—	—	—	45
» 900,01 » 1000	—	50	—	—	—	50
» 1000,01 » 1100	—	55	—	—	—	55
» 1100,01 » 1200	—	60	—	—	—	60
» 1200,01 » 1300	—	65	—	—	—	65
» 1300,01 » 1400	—	70	—	—	—	70
» 1400,01 » 1500	—	75	—	—	—	75
» 1500,01 » 1600	—	80	—	—	—	80
» 1600,01 » 1700	—	85	—	—	—	85
» 1700,01 » 1800	—	90	—	—	—	90
» 1800,01 » 1900	—	95	—	—	—	95
» 1900,01 » 2000	1	—	—	20	1	20
» 2000,01 » 2100	1	05	—	20	1	25
» 2100,01 » 2200	1	10	—	20	1	30
» 2200,01 » 2300	1	15	—	20	1	35
» 2300,01 » 2400	1	20	—	20	1	40
» 2400,01 » 2500	1	25	—	20	1	45
» 2500,01 » 2600	1	30	—	20	1	50
» 2600,01 » 2700	1	35	—	20	1	55
» 2700,01 » 2800	1	40	—	20	1	60
» 2800,01 » 2900	1	45	—	20	1	65
» 2900,01 » 3000	1	50	—	20	1	70
» 3000,01 » 3100	1	55	—	20	1	75
» 3100,01 » 3200	1	60	—	20	1	80
» 3200,01 » 3300	1	65	—	20	1	85
» 3300,01 » 3400	1	70	—	20	1	90
» 3400,01 » 3500	1	75	—	20	1	95
» 3500,01 » 3600	1	80	—	20	2	—
» 3600,01 » 3700	1	85	—	20	2	05
» 3700,01 » 3800	1	90	—	20	2	10
» 3800,01 » 3900	1	95	—	20	2	15
» 3900,01 » 4000	2	—	—	40	2	40
» 4000,01 » 4100	2	05	—	40	2	45
» 4100,01 » 4200	2	10	—	40	2	50
» 4200,01 » 4300	2	15	—	40	2	55
» 4300,01 » 4400	2	20	—	40	2	60
» 4400,01 » 4500	2	25	—	40	2	65
» 4500,01 » 4600	2	30	—	40	2	70
» 4600,01 » 4700	2	35	—	40	2	75
» 4700,01 » 4800	2	40	—	40	2	80
» 4800,01 » 4900	2	45	—	40	2	85
» 4900,01 » 5000	2	50	—	40	2	90

Tasse di bollo per le quietanze ordinarie di terzi nei rapporti con le pubbliche amministrazioni

SOMME LIBERATE	Bollo — R. decreto 26 febbraio 1921 n. 167		Addizionale 20 % — Legge 20 agosto 1921 n. 1178		TOTALE	
Da L. 5,01 a L. 100	—	10	—	—	—	10
» 100,01 » 200	—	20	—	—	—	20
» 200,01 » 300	—	30	—	—	—	30
» 300,01 » 400	—	40	—	—	—	40
» 400,01 » 500	—	50	—	—	—	50
» 500,01 » 600	—	60	—	—	—	60
» 600,01 » 700	—	70	—	—	—	70
» 700,01 » 800	—	80	—	—	—	80
» 800,01 » 900	—	90	—	—	—	90
» 900,01 » 1000	1	—	—	20	1	20
» 1000,01 » 1100	2	20	—	40	2	60
» 1100,01 » 1200	2	40	—	40	2	80
» 1200,01 » 1300	2	60	—	40	3	—
» 1300,01 » 1400	2	80	—	40	3	20
» 1400,01 » 1500	3	—	—	60	3	60
» 1500,01 » 1600	3	20	—	60	3	80
» 1600,01 » 1700	3	40	—	60	4	—
» 1700,01 » 1800	3	60	—	60	4	20
» 1800,01 » 1900	3	80	—	60	4	40
» 1900,01 » 2000	4	—	—	80	4	80
» 2000,01 » 2100	4	20	—	80	5	—
» 2100,01 » 2200	4	40	—	80	5	20
» 2200,01 » 2300	4	60	—	80	5	40
» 2300,01 » 2400	4	80	—	80	5	60
» 2400,01 » 2500	5	—	1	—	6	—
» 2500,01 » 2600	5	20	1	—	6	20
» 2600,01 » 2700	5	40	1	—	6	40
» 2700,01 » 2800	5	60	1	—	6	60
» 2800,01 » 2900	5	80	1	—	6	80
» 2900,01 » 3000	6	—	1	20	7	20
» 3000,01 » 3100	6	20	1	20	7	40
» 3100,01 » 3200	6	40	1	20	7	60
» 3200,01 » 3300	6	60	1	20	7	80
» 3300,01 » 3400	6	80	1	20	8	—
» 3400,01 » 3500	7	—	1	40	8	40
» 3500,01 » 3600	7	20	1	40	8	60
» 3600,01 » 3700	7	40	1	40	8	80
» 3700,01 » 3800	7	60	1	40	9	—
» 3800,01 » 3900	7	80	1	40	9	20
» 3900,01 » 4000	8	—	1	60	9	60
ALTRI ESEMPI						
Per L. 5000	10	—	2	—	12	—
» 10000	20	—	4	—	24	—
» 20000	40	—	8	—	48	—
» 30000	60	—	12	—	72	—
» 40000	80	—	16	—	96	—
» 50000	100	—	20	—	120	—
» 100000	200	—	40	—	240	—
» 500000	1000	—	200	—	1200	—
» 1000000	2000	—	400	—	2400	—

N. B. — Anche per le frazioni di somme superiori alle lire 1000 la tassa va calcolata in base al 2 ‰.

LEGGE 21 *agosto* 1921, *n.* 1312, *concernente l'assunzione obbligatoria degli invalidi di guerra nelle pubbliche Amministrazioni e nelle aziende private* (1).

VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA.

Il Senato e la Camera dei deputati hanno approvato:
Noi abbiamo sanzionato e promulghiamo quanto segue:

Art. 1.

Agli effetti della presente legge sono considerati invalidi di guerra coloro ai quali sia applicabile il disposto dell'art. 2 della legge 25 marzo 1917, n. 481, modificata con decreto luogotenenziale 27 marzo 1919, n. 573, quando la lesione, l'infermità o l'aggravamento sia conseguenza di effettivo servizio militare.

Art. 2.

Le disposizioni per il collocamento degli invalidi di guerra contenute nella presente legge, non si applicano agli invalidi che abbiano perduta ogni capacità lavorativa e a quelli che per la natura e il grado della loro invalidità possono riuscire di pregiudizio alla salute e sicurezza dei compagni di lavoro; così pure non si applicano agli invalidi ascritti alla nona e alla decima categoria delle pensioni di guerra, di cui al decreto Luogotenenziale 20 maggio 1917, n. 876, ad eccezione di quelli contemplati dalle voci 4 a 10 della categoria nona, e 3 a 6 della categoria decima.

Art. 3.

Presso le rappresentanze provinciali dell'Opera nazionale per la protezione ed assistenza degli invalidi di guerra sarà formato un ruolo provinciale di invalidi aspiranti al collocamento come impiegati o come lavoratori nell'industria o nell'agricoltura o nel commercio.

Art. 4.

Gli invalidi, i quali aspirano ad essere inscritti nel ruolo provinciale istituito presso gli uffici di collocamento, dovranno presentare, all'atto della domanda di inscrizione, su richiesta della competente rappresentanza:

(1) Pubblicata nella *Gazzetta ufficiale* 3 ottobre 1921, n. 232.

1° Il librettto di pensione privilegiata di guerra o l'estratto del libretto medesimo oppure il decreto di concessione della pensione, da cui risulta la categoria di pensione della quale l'invalido è provvisto e la categoria e la voce dell'invalidità da cui è colpito, oppure l'estrattto del referto medico collegiale dal quale risulti la descrizione sommaria dell'invalidità agli effetti della liquidazione della pensione di guerra;

2° Tutti i documenti atti a dimostrare le attitudini lavorative e professionali dell'invalido anche in relazione all'occupazione cui aspira;

3° Una dichiarazione di un ufficiale sanitario, debitamente legalizzata. comprovante che l'invalido, per la natura e il grado della sua mutilazione e invalidità e per le sue condizioni di salute, non può riuscire di pregiudizio alla salute e sicurezza dei compagni di lavoro.

Art. 5.

L'invalido o il datore di lavoro che lo occupa possono chiedere una visita collegiale di controllo per accertare le condizioni dell'invalido stesso in rapporto alle disposizioni del n. 3 dell'articolo precedente.

Con decreto del ministro per il lavoro e la previdenza sociale, di concerto col sottosegretario di Stato per l'assistenza militare le pensioni di guerra, fino a tanto che questo esisterà, sarà determinata la composizione del Collegio medico provinciale, del quale farà sempre parte un rappresentante designato dalla locale rappresentanza dell'Opera nazionale per la protezione ed assistenza dei mutilati ed invalidi di guerra.

La domanda per la visita collegiale deve essere rivolta alla rappresentanza provinciale dell'Opera nazionale per la protezione e la assistenza dei mutilati e invalidi di guerra.

Quando si tratti di assunzione dell'invalido presso pubbliche Amministrazioni, ai termini dell'art. 8, il Collegio medico sarà nominato dal ministro competente.

Il regolamento per l'applicazione della presente legge stabilirà i requisiti cui debbono soddisfare i tecnici chiamati a far parte dei Collegi medici.

Art. 6.

La rappresentanza dell'Opera nazionale, presso la quale l'invalido è iscritto, rilascierà all'interessato una tessera personale di iscrizione nel ruolo provinciale dei mutilati, contenente le seguenti notizie:

1° Numero d'ordine di inscrizione nel ruolo;

2° Cognome, nome, paternità, data di nascita e luogo di nascita del titolare;

3° Categoria e voce della invalidità risultante:

a) dal libretto di pensione;

b) dal referto medico-collegiale;

4° Grado di rieducazione professionale;

6° Condizione dell'invalido risultante dal certificato di cui all'art. 4, n. 3, e all'art. 5;

7° Posti occupati dall'invalido prima della mutilazione e dopo.

Art. 7.

Gli organi incaricati del collocamento degli invalidi trasmetteranno entro il giorno 4 di ogni mese, alla rappresentanza provinciale dell'Opera nazionale per la protezione ed assitenza dei mutilati, un prospetto numerico, in triplice copia, degli invalidi inscritti alla fine del mese precedente come non occupati. In tale prospetto numerico gli inscritti come disoccupati alla fine di ogni mese saranno raggruppati per qualifiche lavorative e professionali.

La rappresentanza provinciale trasmetterà immediatamente una copia del prospetto alla Giunta provinciale per il collocamento e la disoccupazione ed un'altra all'Ufficio nazionale per il collocamento e la disoccupazione.

Art. 8.

Nella ammissione agli ultimi posti di ruolo che sono o si renderanno vacanti nelle Amministrazioni dello Stato, nelle Amministrazioni provinciali e comunali, nelle Aziende municipalizzate e negli Istituti soggetti a vigilanza governativa, fermi restando i diritti agli impieghi civili concessi a sottufficiali dalle vigenti disposizioni, e quelli spettanti agli impiegati che saranno messi in disponibilità per riduzioni di organico, dovrà essere data la precedenza agli invalidi di guerra, di cui agli articoli 1 e 2 della presente legge, che posseggono i requisiti, richiesti dalle vigenti disposizioni per l'assegnazione dei posti medesimi, e, qualora si tratti di posti da assegnare per concorso, che abbiano conseguito l'idoneità, sino a che non sia stata raggiunta la proporzione di un invalido per ogni dieci posti o frazione di dieci per gli impieghi amministrativi e di ragioneria e la proporzione rispettivamente del 10 e del 20 per cento per gli impieghi d'ordine e per i posti di subalterni.

Eguale precedenza sarà data agli invalidi per i posti di avventiziato o di straordinariato eccezionalmente ancora esistenti presso le Amministrazioni di cui al presente articolo.

Su istanza degli invalidi o mutilati inscrittti come disoccupati presso le rappresentanze provinciali dell'Opera nazionale per la protezione e l'assistenza degli invalidi potranno essere annullati i provvedimenti di assunzione del personale presso le pubbliche Amministrazioni, presso le Amministrazioni provinciali e comunali e presso gli Istituti soggetto a vigilanza governativa, non conforme alle disposizioni del presente articolo.

Per gli invalidi di guerra che debbono assumersi in virtù del presente articolo, il limite di età per l'ammissione agli impieghi è protratto sino al compimento del 39° anno.

Art. 9.

Le disposizioni dell'articolo 8 non si applicano al personale dei servizi attivi delle ferrovie dello Stato, nei quali le ammissioni di invalidi rimangono limitate alle qualifiche indicate nella tabella annessa al regolamento in applicazione della legge n. 481, del 25 marzo 1917, ferme restando, per tali qualifiche, le proporzioni complessive stabilite nella tabella stessa, nonchè le norme di assunzione contenute nell'art. 70 dello stesso regolamento.

Analoghe disposizioni potranno essere adottate con decreto Reale per il personale delle ferrovie concesse all'industria privata.

Art. 10.

Nei concorsi per l'assegnazione di piazze o posti notarili che si siano resi vacanti e non siano ancora coperti, o che si rendano vacanti dopo l'entrata in vigore della presente legge, per gli invalidi di guerra che posseggano il diploma di abilitazione all'esercizio del notariato sarà computato come anzianità di esercizio agli effetti dell'art. 11 della legge 16 febbraio 1913, n. 89, il tempo trascorso in servizio militare durante la guerra, anche se all'epoca del servizio militare non avevano ancora conseguita l'idoneità all'esercizio del notariato.

Le condizioni di idoneità fisica degli invalidi concorrenti a posti notarili saranno accertate da un Collegio composto del medico provinciale che lo presiede e di due sanitari esperti in materia di infortunistica e scelti, su proposta dell'Opera nazionale per la protezione e l'assistenza degli invalidi di guerra, dal ministro della giustizia e degli affari di culto.

Art. 11.

Tutti i datori di lavoro, i quali hanno alle loro dipendenze, sia come operai che come impiegati, più di 10 uomini sono tenuti ad occupare un invalido di guerra per ogni venti dipendenti o frazione di venti, superiore a dieci.

Art. 12.

Con decreto del ministro per il lavoro e la previdenza sociale, sentiti la Giunta centrale esecutiva per il collocamento e la disoccupazione e il Consiglio dell'Opera nazionale per la protezione e l'assistenza degli invalidi di guerra, potranno in casi eccezionali essere esonerate dall'obbligo dell'assunzione degli invalidi, ai termini della presente legge, quelle aziende che, per le speciali loro condizioni, non possono occupare invalidi.

Art. 13.

I datori di lavoro che sono tenuti, in virtù della presente legge, ad occupare invalidi di guerra, dovranno — quando non vi abbiano provveduto di-

rettamente — rivolgere le richieste di invalidi alla Giunta provinciale di collocamento od agli organi competenti da essa indicati.

Questi ultimi, qualora non abbiano disponibilità, dovranno rivolgersi alla Giunta predetta e questa, a sua volta, all'ufficio nazionale per il collocamento e la disoccupazione, che provvederà ad inviare il personale eventualmente disponibile in altre Provincie.

Art. 14.

Tutti i datori di lavoro che si trovano nelle condizioni previste dall'articolo 11 sono tenuti ad inviare alla Giunta provinciale per il collocamento e la disoccupazione competente pel territorio entro un mese dall'entrata in vigore della presente legge:

1° L'indicazione del numero complessivo del personale impiegato alle loro dipendenze, distinto per stabilimenti, per sesso e per categorie di mestiere:

2° Le generalità degli invalidi che si trovano alle loro dipendenze, con l'indicazione, per ciascuno, del giorno di assunzione e della categoria di pensione cui l'invalido è inscritto.

Le denuncie, di cui al presente articolo, dovranno essere ripetute entro i primi dieci giorni dei mesi di gennaio e luglio di ciascun anno.

I violatori della presente norma saranno puniti con un'ammenda da 100 a 1000 lire.

Art. 15.

I datori di lavoro, che alla data di pubblicazione della presente legge non abbiano ancora alle loro dipendenze il numero di invalidi che in virtù di essa sono tenuti ad assumere, dovranno ottemperare a questo loro obbligo, in occasione di assunzione di nuovo personale, ed in ogni caso in un termine massimo di sei mesi per gli operai e di dodici mesi per gli impiegati, a contare dal giorno dell'entrata in vigore della presente legge.

Art. 16.

Agli invalidi ammessi al lavoro in forza della presente legge, devono essere applicate le normali condizioni di assunzione e di lavoro dell'azienda.

Art. 17.

La presente legge non implica nessuna modificazione del trattamento di pensione fatto agli invalidi della guerra, qualunque sia il grado della rieducazione conseguita o l'occupazione a cui siano assunti.

Art. 18.

I datori di lavoro, i quali, essendo obbligati ai sensi dei precedenti articoli ad assumere invalidi, non provvedano a ciò direttamente o non ne fac-

ciano richiesta in tempo debito ai competenti organi del collocamento, sono puniti con una ammenda di L. 10 per ogni giorno lavorativo e per ogni posto dalla presente legge riservato agli invalidi e non coperto.

Chiunque non avendone diritto, ottenga o tenti di ottenere, con mezzi fraudolenti, occupazione quale invalido di guerra, ai sensi della presente legge, è punito con la detenzione fino a sei mesi indipendentemente dalle maggiori sanzioni del Codice penale.

Art. 19.

Le ammende previste dalla presente legge saranno versate dagli uffici del registro direttamente all'Opera nazionale per la protezione e l'assistenza degli invalidi, per essere destinate alla costituzione di un fondo per sovvenire gli Istituti di protesi e di rieducazione degli invalidi secondo le determinazioni del ministro per il lavoro e la previdenza sociale, d'accordo col sottosegretario di Stato per l'assistenza militare e le pensioni di guerra fino a tanto che questo esisterà.

Art. 20.

La vigilanza per l'applicazione della presente legge è affidata al Ministero per il lavoro e la previdenza sociale, il quale si varrà a tal uopo delle Giunte provinciali per il collocamento e la disoccupazione, dei Circoli d'ispezione del lavoro e dei funzionari e agenti incaricati della vigilanza per l'applicazione delle disposizioni vigenti sul collocamento e sull'assicurazione obbligatoria contro la disoccupazione.

Art. 21.

Entro tre mesi dalla pubblicazione della presente legge il Governo del Re provvederà all'emanazione del regolamento per l'applicazione di essa, da approvarsi per decreto Reale sentiti la Giunta centrale per il collocamento e la disoccupazione e il Consiglio di Stato.

Ordiniamo che la presente, munita del sigillo dello Stato, sia inserta nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarla e di farla osservare come legge dello Stato.

Data a S. Anna di Valdieri, addì 21 agosto 1291.

VITTORIO EMANUELE.

BONOMI — BENEDUCE — RODINÒ — DE NAVA — MAURI — BELOTTI.

Visto, *Il guardasigilli*: RODINÒ.

Regio decreto 20 *ottobre* 1921, *n.* 1423, *che estende nei territori annessi l'applicazione di determinate tasse di bollo* (1).

VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA.

Viste le leggi 26 settembre 1920, n. 1322 e 19 dicembre 1920, n. 1778;

Visto il R. decreto 21 agosto 1921, n. 1260;

Sentito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta del presidente del Consiglio dei ministri, ministri dell'interno, di concerto col ministro delle finanze;

Abbiamo decretato e decretiamo:

(*Omissis*).

Art. 8.

Indipendentemente dalle vigenti tasse erariali sui prezzi dei trasporti e dalle ordinarie tasse e addizionali di bollo, i biglietti a pagamento per la occupazione di posti nelle vetture a letto sulle ferrovie sono assoggettati, sotto la responsabilità degli esercenti e a carico dei viaggiatori, ad una tassa straordinaria di bollo nelle misure seguenti stabilite col decreto Luogotenenziale 12 giugno 1919, n. 961:

a) nei treni accelerati, diretti e direttissimi; per ogni posto L. 3 oltre l'addizionale;

b) nei treni celeri (di lusso); per ogni posto L. 5; oltre l'addizionale;

La tassa suddetta è riscossa preventivamente mediante applicazione di punzone sulla parte dello scontrino da consegnarsi al viaggiatore.

Art. 9.

Le contravvenzioni al disposto dell'art. 7 sono punite ai sensi dell'art. 7 del Regio decreto-legge 1° settembre 1920, n. 1296.

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 29 ottobre 1921, n. 255.

Quelle al disposto dell'art. 8 sono punite con la pena pecuniaria di L. 120, a carico esclusivo dell'esercente, per ogni biglietto non bollato e con bollo insufficiente.

Art. 10.

Nei territori dei comuni di Zara e di Lagosta annessi al Regno le disposizioni degli articoli 1 a 6 entreranno in vigore nel giorno che sarà stabilito con decreto, del ministro delle finanze.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Racconigi, addì 20 ottobre 1921.

VITTORIO EMANUELE.

BONOMI — SOLERI.

Visto, *Il guardasigilli*: RODINÒ.

REGIO DECRETO 28 *ottobre n.* 1462, *che dichiara festivo il giorno 4 novembre* 1921 *dedicato alla celebrazione delle onoranze al Soldato Ignoto* (1).

VITTORIO EMANUELE III

PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA.

Veduta la legge 23 giugno 1874, n. 1968;
Veduta la legge 19 giugno 1913, n. 630;
Visto il R. decreto 4 agosto 1913, n. 1027;
Visto il R. decreto 19 ottobre 1919, n. 1888;
Udito il Consiglio dei ministri;

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 29 ottobre 1921, n. 255

Sulla proposta del Presidente del Consiglio dei ministri, ministro dell'Interno

Abbiamo decretato e decretiamo:

Il giorno 4 novembre 1921, dedicato alla celebrazione delle onoranze al Soldato Ignoto, è dichiarato festivo.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a S. Rossore, addì 28 ottobre 1921.

VITTORIO EMANUELE.

BONOMI.

Visto, *Il guardasigilli*: RODINÒ.

DECRETO MINISTERIALE 18 *ottobre* **1291**, *relativo alla nomina di un membro del Consiglio generale del traffico.*

IL MINISTRO
SEGRETARIO DI STATO PEI LAVORI PUBBLICI.

Visti gli articoli 63 e 64 della legge 7 luglio 1907, n. 429 e l'articolo 1 del regio decreto 28 giugno 1912, n. 728;

Su designazione fatta dalla Commissione locale del traffico di Torino, nella sua seduta del 4 ottobre 1921;

DECRETA:

Il comm. ing. Giuseppe BELLIA è nominato membro del Consiglio generale del traffico quale delegato della Commissione locale suddetta.

Roma, addì 18 ottobre 1921.

Il Ministro: MICHELI.

Ordine di servizio N. 163.

Circoscrizione dei Riparti di Movimento.

A cominciare dal 1° dicembre 1921 le circoscrizioni dei Riparti di movimento delle seguenti Divisioni movimento e traffico rimangono costituite come appresso.

DIVISIONE DI GENOVA.

SOVRAINTENDENZA - GENOVA. — Sovraintendenza degli scali di Genova e Sovraintendenza degli scali della stazioni di Sampierdarena e Campasso.

1° RIPARTO - NOVI. — Bivio Bormida (e) - Sampierdarena (e) (Via Busalla e via Mignanego); Novi C. - Novi S. Bovo; Arquata-Tortona (e); Rivarolo - Sampierdarena (e).

2° RIPARTO - GENOVA. — Savona (e) - Sampierdarena (e) - Acqui (e); Ovada - Alessandria (e).

3° RIPARTO - GENOVA. — Sorveglianza delle Stazioni di Genova P. P. e P. B. e linea Genova - Spezia (e).

4° RIPARTO - SAVONA. (e) - Ventimiglia (i) - Airole (i).

DIVISIONE DI TORINO.

1° RIPARTO - TORINO. — Sorveglianza delle Stazioni di Torino e linea Torino P. N. - Trofarello (i) - Chieri.

2° RIPARTO - TORINO. — Torino (e) - Modane (e); Bussoleno - - Susa; Torino (e) - Airasca (i) - Torre Pellice; Bricherasio - Barge.

3° RIPARTO - CUNEO. — Airasca (e) - Cuneo - S. Dalmazzo; Carmagnola (e) - Cuneo; Moretta - Bra (e); Saluzzo - Savigliano; Busca - Dronero; Cuneo - Bastia (e).

4° RIPARTO - SAVONA. — Trofarello (e) - Savona L. (i) - Savona M.; Ceva - Ormea.

5° RIPARTO - ASTI. — Trofarello (e) - Alessandria (e); Casale M. (e) - Castagnole (e); Chivasso (e) - Nizza M. (e).

6° RIPARTO - ALESSANDRIA. — S. Giuseppe di C. (e) - Alessandria - Bivio Bormida; Alessandria - Bra (e); Nizza M. (i) - Acqui (i).

7° RIPARTO - MORTARA. — Novara (e) - Alessandria (e); Vercelli (e) - Cava C. (i) - Bivio Gravellone; Casale M. (i) - Corsico (i); Cava C. - Torreberetti; Casale M. - Valenza.

8° RIPARTO - NOVARA. — Domodossola (e) - Borgomanero - Novara (i); Varallo - Romagnano - Vignale; Santhià (e) — Arona (e); Vercelli (i) - Rho (e).

9° RIPARTO - CHIVASSO. — Aosta - Chivasso; Torino (e) - Santhià - Vercelli (e); Castelrosso - Casale M. (e); Casale P. - Vercelli (e).

DIVISIONE DI MILANO.

1° RIPARTO - MILANO. — Sorveglianza delle stazioni di Milano, Greco, Rogoredo e Musocco.

2° RIPARTO - MILANO. — Greco (e) - Chiasso; Rogoredo (e) - Piacenza (e).

3° RIPARTO - MILANO. — Musocco (e) - Gallarate - Sesto C. (e) - Arona (e); Gallarate - Laveno (e); Gallarate - Porto Ceresio.

4° RIPARTO - ARONA. — Vignale (e) - Arona - Iselle (e); Oleggio - Sesto C. - Pino (i).

5° RIPARTO - VOGHERA. — Novi C. (e) - Tortona - Voghera - Pavia - Rogoredo (e); Bivio Bormida (e) - Tortona; Voghera - Piacenza (e); Bressano B. - Broni; Pavia - Casalpusterlengo (e).

6° RIPARTO - LECCO. — Monza (e) - Usmate (i) - Calolzio - Lecco Albate C. (e) - Lecco - Sondrio; Colico - Chiavenna.

7° RIPARTO - BERGAMO. — Calolzio (e) - Rovato (e); Seregno (e) - Usmate (e) - Ponte S. Pietro; Bergamo - Treviglio O. (e); Palazzolo - Paratico.

8° RIPARTO - BRESCIA. — Milano L. (e) - Verona P. N. (e); Desenzano - Desenzano Lago; Treviglio - Treviglio O.

9° RIPARTO - CREMONA. — Codogno (e) - Mantova (e); Treviglio (e) - Cremona - Borgo S. Donnino (e); Olmeneta - Brescia (e); S. Zeno - Parma (e).

DIVISIONE DI VENEZIA.

1° RIPARTO - VERONA. — Ala (e) - Verona P. V. - Vicenza - Cittadella (e); Schio (i) - Padova (e).

2° RIPARTO - VENEZIA. — Padova C. M. (i) - Mestre - Venezia S. L. (compresi i quadrivi Gazzera e Catene) - Venezia M.; Mestre - Treviso (e); Mestre - Portogruaro (i).

3° RIPARTO - CASTELFRANCO. — Padova (e) - Cittadella - Bassano (i); Mestre (e) - Castelfranco - Bassano; Cittadella - Treviso (e); Camposampiero - Castelfranco - Montebelluna (i) - Calalzo P. di Cadore.

4° RIPARTO - TREVISO. — Montebelluna (e) - Treviso - Portogruaro (e); Treviso - Conegliano - Casarsa - Gemona (e); Montebelluna (e) - Susegana; Casarsa - S. Vito al Tagliamento - Portogruaro (e); Motta di Livenza - S. Vito al Tagliamento.

DIVISIONE DI BOLOGNA.

1° RIPARTO - BOLOGNA. — Bologna - Rimini (i).

2° RIPARTO - PARMA. — Bologna (e) - Piacenza (i).

3° RIPARTO - PISTOIA. — Pistoia (e) - Bologna (e); Borgo Panigale - Bivio Lavino (e).

4° RIPARTO - RAVENNA. — Ferrara (e) - Rimini (e); Castelbolognese (e) - Ravenna; Lugo - Lavezzola.

5° RIPARTO - VERONA. — Bologna (e) - Nogara (i) - Isola della Scala - Dossobuono (i) - Verona (e); Isola della Scala - Rovigo (e).

6° RIPARTO - ROVIGO. — Bologna (e) - Padova (e); Rovigo - Chioggia.

7° RIPARTO - MANTOVA. — Mantova - Cerea (e) - Legnago (e) - Monselice (e); Modena (e) - Dossobuono (e).

DIVISIONE DI FIRENZE.

1° RIPARTO - FIRENZE. — Sorveglianza delle Stazioni di Firenze e Rifredi; linea Firenze - Faenza (e) e Borgo S. Lorenzo - Pontassieve (e).

2° RIPARTO - PISTOIA. — Rifredi (e) - Viareggio (e); Pisa (e) - Lucca - Castelnuovo di Garfagnana.

3° RIPARTO - AREZZO. — Firenze C. M. (e) - Chiusi (i).

4° RIPARTO - SIENA. — Empoli (e) - Asciano - Chiusi (e); Asciano - Montepescali (e).

5° RIPARTO - PISA. — Pisa- Sarzana (e); Avenza - Carrara.

6° RIPARTO - SPEZIA. — Spezia - Sarzana (i) - Vezzano - Parma (e); S. Stefano M. - Sarzana; Fornovo - Borgo S. Donnino (e); Aulla - Monzone.

7° RIPARTO - LIVORNO. — Stazioni di Livorno e linea Livorno - Pisa (e) - Empoli (i) - Firenze (e).

8° RIPARTO - CECINA. — Livorno (e) - Grosseto (i); Pisa (e) - Vada; Colle salvetti - Livorno (e); Cecina - Volterra; Campiglia M. - Piombino.

DIVISIONE DI ANCONA.

1° RIPARTO - ANCONA. — Sorveglianza delle Stazioni di Ancona e linea Ancona - Rimini (e).

2° RIPARTO - S. BENEDETTO DEL TRONTO. — Ancona (e) - Castellammare A. (e); Porto d'Ascoli - Ascoli; Giulianova - Teramo.

3° RIPARTO - CASTELLAMMARE A. — Castellammare A. - Foggia (e).

4° RIPARTO - FABRIANO. — Fabriano - Falconara (e); Fabriano - Urbino; Albacina - Porto Civitanova (e).

5° RIPARTO - FOLIGNO. — Fabriano (e) - Terni (i); Foligno - Terontola (e).

6° RIPARTO - AQUILA. — Terni (e) - Sulmona (e).

DIVISIONE DI ROMA.

1° RIPARTO - ROMA. — Sorveglianza dele stazioni di Roma, Portonaccio, Prenestina, Bivio Mandrione e raccordi.

2° RIPARTO - ROMA. — Portonaccio (e) - Chiusi (e) - Orte. - Terni (e).

3° RIPARTO - ROMA. — Bivio Mandrione (e) - Cassino (i); Ciampino (i) - Frascati.

4° RIPARTO - ROMA. — Ciampino (e) - Velletri; Segni (e) - Velletri - Terracina; Bivio Mandrione (e) - Albano - Anzio - Nettuno; Roma-Termini (e) - Carano - Bivio Carroceto.

5° RIPARTO - CIVITAVECCHIA. — Roma Trastevere (e) - Grosseto (e); Palo - Ladispoli; Ponte Galera - Fiumicino.

6° RIPARTO - AVEZZANO. — Prenestina (e) - Avezzano - Roccasecca (e).

7° RIPARTO - SULMONA. — Avezzano (e) - Pescara (e).

8° RIPARTO - ISERNIA. — Sulmona (e) - Carpinone (i) - Caianello (e).

9° RIPARTO - ROMA. — Roma Trastevere (e) - Viterbo-Attigliano: - Capranica - Ronciglione.

DIVISIONE DI NAPOLI.

1° Riparto - NAPOLI. — Sorveglianza delle Stazioni di Napoli - S. Giovanni a Teduccio - Valsacco.

2° Riparto - NAPOLI. — Valsacco (e) - Cancello - Cassino (e); Sparanise - Gaeta.

3° Riparto - NAPOLI. — S. Giovanni a Teduccio (e) - Salerno (e) - Cancello (e) - Torre Annunziata - Gragnano; Nocera - Codola (e).

4° Riparto - BENEVENTO. — Napoli (e) - Caserta (e) - Benevento - Cervaro (e); Telese - Telese Bagni.

5° Riparto - AVELLINO. — Cancello (e) - Mercato S. Severino - Avellino - Rocchetta S. Antonio (e); Avellino - Benevento (e).

6° Riparto - SALERNO. — Mercato S. Severino (e) - Salerno - Potenza Inf. (i); Sicignano - Lagonegro.

7° Riparto - CAMPOBASSO. — Termoli (e) - Benevento (e); Bivio Boscoredole - Carpinone (e).

DIVISIONE DI BARI.

1° Riparto - FOGGIA - Foggia (i) - Barletta - Bari (e); Foggia - Manfredonia; Foggia - Lucera; Foggia - Cervaro (i); Cerignola - Cerignola città; Ofantino - Margherita di S.

2° Riparto - BARI. — Bari (i) - Brindisi (e); Bari - Bari Porto (di prossima apertura).

3° Riparto - LECCE. — Brindisi (i) - Gallipoli; Zolino - Otranto.

4° Riparto - TARANTO. — Brindisi (e) - Metaponto (i) - Taranto - Taranto Porto; Bellavista (e) - Nasisi - Cimino; Nasisi - Buffoluto.

5° Riparto - POTENZA. — Cervaro (e) - Potenza Inf. (e) - Metaponto (e).

6° Riparto - GIOIA DEL COLLE. — Rocchetta S. Antonio (e) -

Bellavista (i); Spinazzola - Barletta (e); Gioia del Colle - Bari (e).

DIVISIONE DI REGGIO CALABRIA.

1° RIPARTO - SAPRI. — Battipaglia (e) - Praja d'Ajeta (i).

2° RIPARTO - PAOLA. — Praja d'Ajeta (e) - S. Eufemia B. (i); Paola - Castiglione Cosentino (e).

3° RIPARTO - REGGIO C. — Reggio C. C.le - S. Eufemia B. (e); Reggio C. C.le - Reggio C. Porto.

4° RIPARTO - REGGIO C. — Reggio Calabria Centrale (e) - Catanzaro M. (e).

5° RIPARTO - CATANZARO. — S. Eufemia B. (e) - Catanzaro M. - Sibari (e).

6° RIPARTO - COSENZA. — Cosenza (i) - Metaponto (e).

DIVISIONE DI PALERMO.

1° RIPARTO - PALERMO. — Sorveglianza delle stazioni di Palermo e linee di Palermo C. - S. Caterina Xirbi (e) e Roccapalumba - Aragona Caldare (e).

2° RIPARTO - PALERMO. — Palermo Lolli (e) - Trapani.

3° RIPARTO - CALTANISSETTA. — Leonforte (e) - S. Caterina Xirbi (i) - Canicattì - Aragona Caldare (i) - P. Empedocle; Canicattì - Terranova (i).

4° RIPARTO - CATANIA. — Catania (i) - Bicocca - Leonforte (i); Bicocca - Valsavoia (i) - Caltagirone.

5° RIPARTO - SIRACUSA. — Valsavoia (e) - Terranova (e).

6° RIPARTO - MESSINA. — Messina (i) - Catania (e); Messina - Messina P.

7° RIPARTO - MILAZZO. — Messina (e) - B. Fiumetorto (e).

Ordine di servizio N. 164.

Apertura all'esercizio della fermata di Casalincontrada-Brecciarola.

Col giorno 29 maggio 1921 sulla linea Castellamare Adriatico-Roma è stata aperta all'esercizio, al Km. 19 + 785 ed a sinistra della linea stessa, la fermata di Casalincontrada-Brecciarola situata fra Chieti e Manoppello, dalle quali dista rispettivamente m. 5316 e m. 3649.

La detta fermata è ammessa al servizio viaggiatori, bagagli e cani e viene esercitata per mezzo di un guardiano in base agli articoli 25 e 31 delle « Norme per il servizio contabile delle gestioni viaggiatori, bagagli, cani e telegrafo » pubblicate con l'O. S. n. 160-1909 e successive modificazioni.

La fermata stessa distribuisce biglietti di corsa semplice ai prezzi e per le corrispondenze indicate nel prospetto allegato *A* al presente ordine di servizio.

Non essendo la fermata di Casalincontrada-Brecciarola provvista di segnali fissi, alla eventuale protezione dei treni provvede il personale di scorta.

Della registrazione e contabilità dei biglietti, nonchè del versamento dei relativi importi, resta incaricata la stazione di Manoppello.

In conseguenza di quanto sopra nella « Prefazione generale all'orario generale di servizio » (edizione marzo 1921), nel « Prontuario generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della Rete dello Stato » (edizione giugno 1914) e nei prontuari manoscritti delle distanze in uso nelle stazioni e negli uffici di controllo si dovranno praticare le aggiunte indicate nell'allegato *B* al presente ordine di servizio.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *e* 22.

Allegato A *all'ordine di servizio N. 164–1921.*

Prezzo dei biglietti in vendita da e per la fermata di Casalincontrada-Brecciarola.

DA	A e viceversa	Biglietti di corsa semplice			Stazione incaricata delle scritturazioni e dei versamenti
		1ª classe	2ª classe	3ª classe	
Casalincontrada-Brecciarola	Castellamare Adriatico	8.70	6.10	3.40	Manoppello
	Pescara	8.40	5.80	3.25	
	Sambuceto S. Giovanni	6.45	4.60	2.60	
	Chieti	2.90	2.15	1.45	
	Manoppello	2.10	1.55	1.15	
	Rosciano	2.90	2.15	1.45	
	Alanno	4.55	2.90	1.80	
	S. Valentino Caramanico	5.65	4.15	2.20	
	Torre dei Passeri	8.40	5.80	3.25	
	Tocco Castiglione	10.—	6.85	4.25	
	Bussi	12.55	8.65	5.30	
	Popoli	13.80	9.40	5.70	
	Pentima	15.75	10.60	6.50	
	Roccacasale	16.85	11.35	6.85	
	Pratola Peligna	17.65	11.95	7.15	
	Sulmona	19.60	13.15	7.80	
	Avezzano	44.55	29.50	17.—	
	Roma	85.50	56.50	31.95	

N. B. – In aggiunta ai prezzi suindicati deve essere riscossa la tassa addizionale di centesimi 5.

Allegato **B** *all'ordine di servizio N. 164-1921.*

Nella « Prefazione generale all'orario generale di servizio » (edizione marzo 1921) a pagina 9 fra i nomi di Casaletto Vaprio e Casalmaggiore devesi inserire:

Casalincontrada Brecciarola ★ LB/R/114/

Nel « Prontuario generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della rete dello Stato » (edizione giugno 1914):

— a pagina 18, fra i nomi di Casaletto Vaprio e Casalmaggiore, devesi inserire:

/Casalincontrada Brecciarola/Castellamare Adr./7° Roma Sulmona/Chieti/
(casa cantoniera) — Rieti-Terni

98/V (6)/B (6)—/—/—/—/—/—/—/—/—/—/—/—/—/—/—/—/—

— a pagina 93, nella tabella (98) Castellamare Adriatico-Rieti-Terni, devesi trascrivere, fra i nomi di Chieti e Manoppello, il nome di Casalincontrada Brecciarola con le seguenti distanze dalle stazioni della linea:

Castellamare Adriatico	Km.	20	Fagnano Campana	Km.	88
Pescara	»	19	Villa S. Angelo	»	91
Sambuceto S. Giovanni	»	14	S. Demetrio de' Vestini	»	93
Chieti	»	6	Fossa	»	96
Manoppello	»	4	Paganica	»	101
Rosciano	»	6	Aquila degli Abruzzi	»	109
Alanno	»	9	Sassa Tornimparte	»	117
S. Valentino Caramanico	»	12	Vigliano	»	123
Torre dei Passeri	»	19	Sella di Corno	»	128
Tocco Castiglione	»	23	Rocca di Corno	»	133
Bussi	»	30	Rocca di Fondi	»	139
Popoli	»	33	Antrodoco B. Velino	»	148
Pentima	»	38	Castel S. Angelo	»	154
Roccacasale	»	41	Cittaducale	»	162
Pratola Peligna	»	43	Rieti	»	171
Sulmona	»	48	Contigliano	»	180
Pratola Peligna Superiore	»	53	Greccio	»	186
Raiano	»	59	Piediluco	»	194
Molina	»	67	Marmore	»	197
Acciano	»	72	Stroncone	»	204
Beffi	»	77	Terni	»	212
Fontecchio	»	93			

Segue B *Allegato all'ordine di servizio N. 164-1921.*

Nei prontuari manoscritti delle distanze chilometriche in uso nelle stazioni e negli uffici di controllo:

— all'indice, fra i nomi di Casaletto Vaprio e Casalmaggiore, devesi inserire:

/Casalincontrada Brecciarola /59/16 bis/
(Casa cantoniera)

— a pag. 59 fra i nomi di Chieti e Manoppello trascrivere:

/16 bis/Casalincontrada Brecciarola
(Casa cantoniera).

ed esporre la distanza ed il relativo istradamento procedendo secondo quanto appresso:

Per i prontuari delle stazioni situate sulle linea Castellamare Adriatico-Rieti-Terni la distanza deve essere rilevata dalla tabella (98) a pagina 93 del Prontuario generale, già modificata come sopra è detto.

Per tutti gli altri prontuari la distanza deve invece essere formata aggiungendo Km. 5 a quella indicata per Chieti (pagina 59 numero progressivo 15) Km. 18 a quella indicata per Torre dei Passeri (pagina 59 numero progressivo 20) e scegliendo la più breve. L'istradamento sarà quello stesso esposto per la stazione, che avrà servito di base per la formazione della distanza.

Ordine di servizio N. 165.

Apertura all'esercizio della fermata di Rigoroso.

Dal 16 luglio 1921 è stata aperta all'esercizio, al Km. 125 + 778 della linea Ronco-Arquata, la fermata di Rigoroso utilizzando provvisoriamente la casa cantoniera situata a detta progressiva, tra la stazione di Arquata Scrivia e la fermata di Pietrabissara, dalle quali dista rispettivamente m. 2645 e m. 2879.

La fermata è protetta dal lato di Sampierdarena dal segnale di blocco dei treni pari della fermata di Pietrabissara, sul quale accorda consenso elettrico. Inoltre è collegata telefonicamente con l'Ufficio Movimento della stazione di Arquata e col posto di blocco di Pietrabissara.

La fermata di Rigoroso è ammessa al servizio viaggiatori, bagagli e cani ed è esercitata a mezzo di un guardiano con le modalità di cui agli articoli 25 e 31 delle « Norme pel servizio contabile delle gestioni viaggiatori, bagagli, cani e telegrafo », pubblicate con l'ordine di servizio n. 160-1909 e successive modificazioni.

Dalla detta fermata vengono distribuiti biglietti di corsa semplice ai prezzi e per le corrispondenze indicate nel prospetto allegato *A* al presente ordine di servizio.

La stazione di Arquata Scrivia è incaricata della scritturazione dei biglietti, bagagli, ecc. nonchè del versamento dei relativi importi.

In conseguenza di quanta sopra, nella « Prefazione generale all'orario generale di servizio » (edizione marzo 1921), nel « Prontuario generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della Rete dell Stato » (edizione giugno 1914) e nei prontuari manoscritti delle distanze chilometriche (edizione aprile 1914) in uso nelle gestioni e negli uffici di controllo si devono praticare le aggiunte indicate nell'allegato *B* al presente Ordine di servizio.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *e* 22.

Allegato **A** *all'ordine di servizio N. 165–1921.*

Prezzo dei biglietti in vendita da e per la fermata di Rigoroso.

DA	A e viceversa	Biglietti di corsa semplice			Stazione incaricata delle scritturazioni e dei versamenti
		1ª classe	2ª classe	3ª classe	
Rigoroso	Novi Ligure. . . .	6.80	4.90	2.75	Arquata Scrivia
	Serravalle Scrivia .	3.25	2.30	1.55	
	Arquata Scrivia . .	1.80	1.40	1.05	
	Pietrabissara . . .	1.80	1.40	1.05	
	Isola del Cantone .	4.20	2.60	1.70	
	Ronco.	5.65	4.15	2.20	
	Mignanego	9.20	6.40	3.50	
	S. Quirico.	11.90	8.20	5.05	
	Busalla	7.60	5.35	3.—	
	Pontedecimo . . .	11.90	8.20	5.05	
	Bolzaneto	13.35	9.10	5.55	
	Rivarolo Ligure . .	14.15	9.70	5.85	
	Sampierdarena . . .	15.25	10.45	6.20	
	Genova P. P. . . .	16.40	11.20	6.75	

N. B. – In aggiunta ai prezzi suindicati deve essere riscossa la tassa addizionale di centesimi 5.

Allegato **B** *all'ordine di servizio N. 165-1921.*

Nella « Prefazione generale all'orario generale di servizio » (edizione marzo 1921) a pagina 14 fra i nomi di Rigoli e Rimini devesi inserire:

Rigoroso ★ B/G/62/

Nel « Prontuario generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della Rete dello Stato (edizione giugno 1914):

— a pagina 49 fra i nomi di Rigoli e Rimini devesi inserire:

/Rigoroso /Alessandria-Genova/Genova/Alessandria/33/V(6)/B(6)/
(casa cantoniera) 1° Novi
/—/—/—/—/—/—/—/—/—/—/—/—/—

— a pagina 76 nella tabella polimetrica (33) *Torino-Alessandria-Genova* (via Novi Ligure) devesi inserire, fra i nomi di Arquata Scrivia e Pietrabissara, il nome di « Rigoroso » con le seguenti distanze dalle stazioni, fermate, ecc. della linea:

Torino Porta Nuova	Km.	126
Torino Smistamento	»	123
Moncalieri	»	118
Testona	»	115
Trofarello	»	113
Cambiano Santena	»	110
Pessione	»	104
Villanova d'Asti	»	96
Villafranca d'Asti	»	86
Baldichieri Tigliole	»	81
S. Damiano d'Asti	»	78
Asti	»	70
Annone	»	61
Rocchetta Tanaro	»	58
Cerro	»	57
Masio	»	54
Felizzano	»	51
Solero	»	44
Alessandria	»	36
Frugarolo	»	27
Novi Ligure	»	15
Serravalle Scrivia	»	7
Arquata Scrivia	»	3
Pietrabissara	»	3
Isola del Cantone	Km.	8
Ronco	»	12
Mignanego	»	21
S. Quirico	»	28
Borgo Fornari	»	16
Busalla	»	17
Piano Orizzontale dei Giovi	»	23
Pontedecimo	»	28
Bolzaneto	»	32
Rivarolo Ligure e Rivarolo Ligure Docks	»	34
Sampierdarena	»	37
Sampierdarena 1ª e 2ª fermata	»	43
S. Benigno Cal., S. Limbania Cal., Magazz. e Dars., Genova M. V. e Genova Piazza Caricamento Cal.	»	46
Genova Piazza Principe e Genova Piazza Dinegro	»	40
Genova Piazza Caricamento locale	»	42

Segue *Allegato* **B** *all'ordine di servizio N. 165-1921.*

Nei prontuari manoscritti delle distanze chilometriche (edizione aprile 1914) in uso nelle gestioni e negli uffici di controllo:

— all'indice, fra i nomi di Rigoli e Rimini devesi trascrivere:

/Rigoroso (casa cantoniera) /31/2 bis/

— a pagina 31, fra i nomi di Arquata Scrivia e Pietrabissara devesi inserire:

/2 bis/Rigoroso (casa cantoniera)

ed esporre la distanza ed il relativo istradamento procedendo secondo quanto appresso:

Per i prontuari delle stazioni di cui la tabella polimetrica suddetta la distanza per Rigoroso deve essere rilevata dalla tabella stessa, già modificata come sopra è detto.

Per i prontuari delle stazioni di Stazzano Serravalle, Cassano Spinola, Villalvernia e Carbonara Scrivia le distanze per rigoroso sono rispettivamente Km. 7, 12, 18, 23.

Per tutti gli altri prontuari la distanza per Rigoroso deve essere formata aggiungendo Km. 7 a quella indicata per Sarravalle Scrivia, Km. 70 a quella indicata per Asti, Km. 12 a quella indicata per Ronco, e scegliendo, la più breve. L'istradamento sarà quello stesso esposto per la stazione che avrà servito di base per la formazione della distanza.

Ordine di servizio N. 166.

Apertura all'esercizio della fermata di Morrea Castronovo Rendinara.

Col giorno 12 maggio 1921, sulla linea Roccasecca-Avezzano, è stata aperta all'esercizio la fermata di Morrea Castronovo Rendinara al Km. 49 + 910, tra la fermata di S. Vincenzo Valle Roveto e la stazione di Civita d'Antino Morino, dalle quali dista rispettivamente m. 3460 e m. 3832, con fabbricato viaggiatori a destra della linea stessa.

Non essendo la fermata provvista di segnali fissi, alla eventuale protezione dei treni viene provveduto a cura del personale di scorta.

La nuova fermata è ammessa al servizio viaggiatori, bagagli e cani e viene esercitata per mezzo di un guardiano in base agli articoli 25 e 31 delle « Norme per il servizio contabile delle gestioni viaggiatori, bagagli, cani e telegrafo » pubblicate con l'ordine di servizio 160-1909 e successive modificazioni.

La fermata stessa distribuisce biglietti di corsa semplice ai prezzi e per le corrispondenze indicate nell'allegato *A* al presente ordine di servizio.

Della registrazione e contabilità dei biglietti nonchè del versamento dei relativi importi resta incaricata la stazione di Civita d'Antino Morino.

In conseguenza di quanto sopra nella « Prefazione generale all'orario generale di servizio » (edizione marzo 1921), nel « Prontuario generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della Rete dello Stato » (edizione giugno 1914) e nei prontuari manoscritti delle distanze in uso nelle stazioni e negli uffici di controllo si dovranno praticare le aggiunte indicate nell'allegato *B* al presente ordine di servizio.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *e* 22.

Allegato A all'ordine di servizio N. 166-1921.

Prezzo dei biglietti in vendita da e per la fermata di Morrea Castronovo Rendinara

DA	A e viceversa	Biglietti di corsa semplice 1ª classe	2ª classe	3ª classe	Stazione incaricata delle scritturazioni e dei versamenti
Morrea Castronovo Rendinara	Caserta	56.70	37.60	21.45	Civita d'Antino-Morino
	Roccasecca	20.20	13.60	8.05	
	Arce	16.85	11.35	6.85	
	Fontana Liri . . .	15.25	10.45	6.20	
	Sora	9.20	6.40	3.50	
	Balsorano	4.20	2.60	1.70	
	S. Vincenzo V. R. .	2.10	1.55	1.15	
	Civita d'Antino Morino	2.10	1.55	1.15	
	Civitella Roveto. .	4.85	3.05	1.95	
	Canistro	6.15	4.30	2.45	
	Capistrello.	9.20	6.40	3.50	

N. B. — In aggiunta ai prezzi suindicati deve essere riscossa la tassa addizionale di centesimi 5.

4

Allegato **B** *all'ordine di servizio N. 166-1921.*

Nella « Prefazione generale all'orario generale di servizio » (edizione marzo 1921) a pagina 13 fra i nomi di Morra Irpino e Morrovalle M. S. Giusto devesi inserire:

/Morrea Castronovo Rendinara/ ★ . . . . . L B R/116/

Nel « Prontuario generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della rete dello Stato » (edizione giugno 1914):

— a pagina 39 fra i nomi di Morra Irpino e Morrovalle Monte S. Giusto devesi inserire:

/Morrea Castronovo Rendinara/Roccasecca-Avezzano/Roma/Aqnila/89/V(6)/
(casa cantoniera) 6° Avezzano /B(6)/

— a pagina 89 nella tabella (89) *Roccasecca-Avezzano* devesi inserire, fra i nomi di S. Vincenzo Valle Roveto e Civita d'Antino Morino, il nome di « Morrea Castronovo Rendinara » con le seguenti distanze dalle stazioni della linea:

Roccasecca	Km.	50	S. Vincenzo Valle Roveto	Km.	4
Arce	»	41	Civita d'Antino Morino	»	4
Fontana Liri	»	37	Civitella Roveto	»	10
Arpino	»	31	Canistro	»	13
Isola Liri	»	26	Capistrello	»	21
Sora	»	21	Avezzano	»	30
Balsorano	»	8			

Nei prontuari manoscritti delle distanze chilometriche in uso nelle stazioni e negli uffici di controllo:

— all'indice, fra i nomi di Morra Irpino e Morrovalle Monte S. Giusto devesi inserire:

/Morrea Castronovo Rendinara/63/32 bis/
(casa cantoniera

— a pagina 63 fra i nomi di S. Vincenzo Valle Roveto e Civita d'Antino Morino devesi inserire:

/32 bis/Morrea Castronovo Rendinara
(casa cantoniera)

ed esporre la distanza ed il relativo istradameno procedendo secondo quanto appresso:

Per i prontuari delle stazioni situate sulla linea Roccasecca-Avezzano la distanza deve essere rilevata dalla tabella 89 a pagina 89 del Prontuario generale, già modificata come sopra è detto.

Per tutti gli altri prontuari la distanza deve invece essere formata aggiungendo Km. 3 a quella indicata per S. Vincenzo Valle Roveto e Km. 4 a quella indicata per Civita d'Antino Morino, e scegliendo la più breve. L'istradamento sarà quello stesso esposto per la stazione, che avrà servito di base per la formazione della distanza.

Ordine di servizio N. 167.

Servizio cumulativo con le ferrovie di Valle Brembana e Valle Seriana.

(Vedi ordine di servizio n. 141-1921).

Dal giorno 31 ottobre 1921 restano abrogate le disposizioni restrittive di cui all'Ordine di servizio n. 141 corrente anno nei riguardi delle ferrovie di Valle Brembana e Valle Seriana con le quali viene, quindi, riattivato *alle condizioni normali* il servizio cumulativo dei trasporti.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *e* 22.

Ordine di servizio N. 168.

Facoltà di servizio della stazione di Borgo S. Giovanni della ferrovia Brescia-Iseo.

(Vedi ordine di servizio n. 91-1920).

La Ditta COPPELLOTTI Francesco compresa nell'elenco delle Ditte autorizzate a servirsi della stazione di Borgo S. Giovanni ha cambiato la propria ragione sociale in « Ditta FACCHI Costantino successore a Coppellotti Francesco ».

Analoga modificazione dovrà apportarsi alla nota (3) in calce al prospetto a pag. 81 del « Prontuario dei servizi cumulativi e di corrispondenza» (edizione 1° aprile 1915).

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *e* 22.

Circolare N. 43.

Nuova addizionale alla tassa di bollo.

A modificazione della circolare n. 24, inserta nel bollettino ufficiale n. 24 del 16 giugno u. s., informasi che per effetto dell'art. 7 della legge 20 agosto 1921, n. 1178, pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* del Regno in data 7 settembre 1921, n. 212, l'addizionale da applicarsi sulle tasse di bollo d'importo non inferiore alla lira, viene elevata dal 15 al 20 per cento, a decorrere dal 1° gennaio 1922.

Allegasi all'uopo il relativo prontuario.

Il Direttore generale
C. CROVA.

SENTENZA

Incendio attribuito all'esercizio ferroviario - Mancanza di colpa dell'autore del danno - Irresponsabilità.

Non è risarcibile il danno prodotto da incendio in seguito alla fuoruscita di scintille dalle locomotive dei treni, quando non sia provata la colpa dell'Amministrazione o dei propri dipendenti (1).

CASSAZIONE NAPOLI — Sentenza 23 maggio 1921 (*Pres.* De Notaristefani, *est.* Montemurri; *P. M.* Nola *concl. conf.*) Ferrovie Stato, *ricorrenti* contro Rocco, resistente.

Omissis

Attesochè il Supremo Collegio, ripetutamente, nelle sue sentenze 28 giugno 1912, in causa ferrovie dello Stato contro Severino Longo e 10 febbraio 1921 in causa ferrovie dello Stato contro Capodivento ed altri, ha largamente dimostrata e confermata la massima che non è risarcibile il danno, derivato da incendio causato da fuoruscita di scintille dai treni in corsa, quando non sia provata la colpa dell'Amministrazine e dei suoi dipendenti. Ora non trova ragione per mutare avviso.

Nel nostro diritto positivo il risarcimento dei danni ed interessi scaturisce da due sole fonti; o dalla inadempienza di un contratto articoli 1218, 1227, Codice civile o da un fatto dipendente da dolo e colpa, articoli 1151 e seg. Codice civile.

La teorica del risarcimento del danno senza colpa, tanto calorosamente sostenuta da autorevoli scrittori, nn può trovare

(1) Conf. sentenza 22 giugno 1919 e 10 febbraio 1921 della stessa Cass. pubblicate rispettivamente la prima nel Boll. 1919, IV, 215 e la seconda nel Boll. dell'anno in corso pag. 41 con richiami giurisprudenziali.

la sua pratica applicazione in presenza delle leggi attualmente in vigore. Che il Tribunale non fu nel vero, allorchè credette nella specie trarre argomento dagli articoli 1153, 1154, Codice civile, per ritenere che la colpa è insita *in-re ipsa* e che il danneggiato sia dispensato dal somministrarne la prova.

Le sanzioni degli articoli 1151 e 1156 sono raggruppate sotto una unica sezione, che ha per titolo dei delitti e dei quasi delitti e basta considerare che la esistenza dei quasi delitti suppone la colpa, perchè debba riconoscersi che i precetti dei mentovati articoli hanno per presupposto un fatto che deriva immancabilmente o da dolo o da colpa.

Di conseguenza è intuitivo come fu un errore l'aver ammesso ricordati mezzi istruttori, senza tenere obbligato il danneggiato a dare la dimostrazione che l'incendio si verificò per dolo o colpa dell'Amministrazione ferroviaria o degli agenti suoi dipendenti.

Attesochè, dovendosi cassare l'impugnata sentenza, è opportuno rimandare al definitivo il provvedimento sulle spese di Cassazione.

Per tali motivi, la Corte, cassa la sentenza.

ANNO XIII - N. 45

10 NOVEMBRE 1921

BOLLETTINO UFFICIALE DELLE FERROVIE DELLO STATO

Si pubblica il giovedì

INDICE

(1933) Roma, 1921-22 — Stabilimento Poligrafico per l'Amministrazione della Guerra.

REGIO DECRETO-LEGGE 9 *ottobre* **1921,** *n.* **1427,** *concernente il ripristino di concessioni speciali e di biglietti circolari sulle Ferrovie dello Stato* (1).

VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA.

Viste le tariffe e condizioni valevoli per i trasporti effettuati sulle linee ferroviarie esercitate dallo Stato;

Visti gli articoli 39 e 62 ultimo capoverso della legge 7 luglio 1907, n. 429 modificata con R. decreto 28 giugno 1912, n. 728;

Visto il decreto Luogotenenziale 11 gennaio 1917, n. 53;

Sentito il Consiglio di amministrazione delle ferrovie dello Stato;

Udito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta del ministro segretario di Stato per i lavori pubblici, di concerto con quelli del tesoro e dell'industria e commercio;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

L'Amministrazione delle ferrovie dello Stato è autorizzata a ripristinare il rilascio dei biglietti a tariffa ridotta in base alle concessioni speciali I, XIII, XIV, XV (I, VII, V e VIII dell'allegato alla legge 29 dicembre 1901, n. 562) e XX (R. decreto 9 maggio 1912, n. 470) stato sospeso con decreto Luogotenziale 11 gennaio 1917, n. 53, art. 1 comma *e*).

Art. 2.

Il comma *b*) dell'art. 1 del decreto Luogotenenziale 11 gennaio 1917, n. 53, è soppresso per la parte riguardante i biglietti per viaggi circolari ad itinerario già stabilito.

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 2 novembre 1921, n. 257.

Art. 3.

Il comma *b)* delle avvertenze al prospetto dei prezzi inseriti nell'art. 13 parte prima delle tariffe e condizioni pei trasporti; l'articolo 26 della detta parte prima e gli articoli 2, 19 e 20 dell'allegato n. 5 alla parte seconda delle anzicennate tariffe sono sostituiti da quelli riportati nell'allegato al presente decreto.

Art. 4.

Il provvedimento di cui all'art. 1 andrà in vigore dieci giorni dopo la data di pubblicazione del presente decreto nella *Gazzetta ufficiale;* quelli di cui agli articoli 2 e 3 verranno attuati dal giorno che sarà stabilito dalle ferrovie dello Stato.

Art. 5.

Il presente decreto dopo un anno di esperimento, quando non venga revocato, sarà, ai sensi dell'art. 39, comma 2°, della legge 7 luglio 1907, n. 429, presentato al Parlamento per la conversione in legge.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Racconigi, addì 9 ottobre 1921.

VITTORIO EMANUELE.

BONOMI — MICHELI — DE NAVA — BELLOTTI.

Visto, *Il guardasigilli*: RODINÒ.

ALLEGATO.

Parte prima delle tariffe e condizioni dei trasporti.

CAPO II.

Del trasporto dei viaggiatori.

Art. 13. — Prospetto dei prezzi (Avvertenza *b*) - I prezzi dei biglietti a tariffa ridotta e le relative riduzioni percentuali (salve le disposizioni speciali pei biglietti di andata e ritorno (art. 25) e pei biglietti circolari) (articolo 26) si computano sulla media dei prezzi sopraindicati di ciascuna classe rispettiva, con facoltà ai viaggiatori di servirsi indistintamente dei treni diretti, omnibus o misti, pei quali i biglietti sono resi validi.

Art. 26. — Biglietti di viaggio circolare. — L'Amministrazione ha facoltà di istituire biglietti per viaggi circolari con itinerari da essa stabiliti.

I prezzi di detti biglietti, per viaggi di percorrenza complessiva non superiore a 400 chilometri, si computano in base alla tariffa generale per treni diretti od a quella per treni omnibus, applicate rispettivamente sui tratti serviti oppur no da treni diretti.

I prezzi invece per viaggi di percorrenza complessiva superiore ai 400 chilometri, si computano in base a quelli di due biglietti a tariffa differenziale *A* per una percorrenza eguale alla metà della complessiva.

I biglietti per tali viaggi non sono trasferibili e le relative norme, condizioni e discipline — che si intendono accettate col semplice acquisto del biglietto — risultano dalla parte II delle tariffe (allegato n. 5).

ALLEGATO N. 5.

Parte seconda delle tariffe e condizioni pei trasporti.

Biglietti di viaggio circolare

TARIFFE, NORME E CONDIZIONI RELATIVE.

(Art. 26 delle tariffe e condizioni pei trasporti).

Art. 2. — I biglietti sono personali e non trasferibili. Non possono quindi essere utilizzati se non dalla persona alla quale vengono intestati all'atto dell'acquisto.

Art. 19. — Ai ragazzi di età compresa fra i 3 ed i 7 anni è accordata la riduzione del 50 per cento sul prezzo del biglietto.

Art. 20. — La durata della validità dei biglietti è stabilita come segue:

15 giorni per i viaggi di percorso fino a 400 chilometri;
30 giorni per i viaggi di percorso da 401 a 1000 chilometri;
45 giorni per i viaggi di percorso superiore a 1000 chilometri.

Gli accennati periodi di validità possono essere, prima della scadenza prorogati in una o più volte fino a raggiungere quello della primitiva validità, verso pagamento, per ogni giorno indivisibile di proroga, di un supplemento di tassa in ragione dell'uno per cento del prezzo pagato originariamente per il biglietto. La prima proroga non può essere inferiore ai dieci giorni.

Visto, d'ordine di Sua Maestà il Re:

Il Ministro dei lavori pubblici:
MICHELI.

Il Ministro del tesoro:
DE NAVA.

Il Ministro dell'industria e commercio:
BELOTTI.

Ordine di servizio N. 169.

Estensione di servizio nella fermata di Contuberna.

(Vedi ordine di servizio n. 67–1921).

Dal giorno 20 novembre 1921 la fermata di Contuberna della linea a scartamento ridotto Lercara-Filaga-Bivona-Magazzolo, già abilitata temporaneamente al solo servizio viaggiatori. bagagli e posta. viene abilitata anche al servizio delle merci a carro completo a G. e P. V.

In conseguenza di quanto sopra nel Prontuario dei servizi cumulativi e di corrispondenza « (edizione 1° aprile 1915) a pagina 28 di contro al nome di Contuberna devesi esporre nelle colonne 12. 13, 14 rispettivamente le indicazioni G (* *), A (* *), O (* *), e riportare a piè nella pagina stessa l'annotazione seguente:

(* *) Limitatamente ai trasporti a carro completo.

Nella Prefazione generale all'orario generale di servizio « (edizione marzo 1921) » al nome di Contuberna, a pagina 10, devesi esporre l'indicazione « L O ».

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 e 22.

Ordine di servizio N. 170.

Trattamento delle carrozze e bagagliai in servizio diretto internazionale.

Col settembre del corrente anno hanno cessato dall'aver vigore i vecchi accordi per lo scambio in servizio diretto internazionale delle carrozze e bagagliai, comprese le carrozze salone, a letto e ristorante di proprietà delle Ferrovie, e sono in corso di trattazione nuovi accordi da attuarsi appena possibile con retroattività

al 1° ottobre, in base ai quali la Ferrovia che non rende un veicolo nel termine, coi treni e per la via convenuti, dovrà corrispondere all'Amministrazione proprietaria del veicolo onerose penalità.

Si dispone pertanto che i veicoli di cui trattasi siano sempre inoltrati coi treni prescritti, avvertendo che gli eventuali addebiti che dovesse subire la nostra Amministrazione saranno portati a carico degli agenti responsabili, a prescindere dalle misure disciplinari di cui essi si fossero resi passibili.

I transiti internazionali e le stazioni origine o termine di corsa dei cointesi servizi diretti istituiranno un apposito registro, nel quale dovranno essere elencate tutte le anormalità riscontrate ed a fianco di ciascuna la data ed il numero d'ordine progressivo. Tale numero progressivo dovrà essere ripetuto anche nel telegramma col quale le suddette stazioni dovranno informare immediatamente l'Ufficio Circolazione Veicoli a Roma delle anormalità stesse. Un'altra copia del telegramma, fatta col sistema del calco, dovrà essere subito inviata in busta al suddetto Ufficio.

La stazione che ritirasse dalla circolazione per avaria od altro impedimento un veicolo estero in servizio diretto dovrà informare telegraficamente l'Amministrazione proprietaria e l'Ufficio Circolazione Veicoli a Roma, al quale ultimo dovrà essere trasmesso il prescritto mod. M. 99; trattannosi invece di un veicolo F. S., l'avviso telegrafico dovrà essere dato al predetto Ufficio Circolazione Veicoli ed al Servizio Materiale e Trazione a Firenze.

Quando un veicolo in servizio diretto non può essere restituito coi treni di turno, esso dovrà essere restituito, fuori servizio, col primo treno viaggiatori utile per prestazione. Nel caso di restituzione fuori servizio da parte di stazione distante dal transito di confine più di 75 Km., il veicolo potrà essere ritornato anche col treno di turno del giorno successivo.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 3, 7, 11, 41, 42, 44 *ed ai Revisori del Materiale.*

Ordine di servizio N. 171.

Cambiamento di nome della stazione di Cervara di Roma.

A datare dal 1° dicembre 1921 la stazione di *Cervara di Roma*, della linea Roma-Sulmona, assumerà la nuova denominazione di *Tor Sapienza*.

Di conseguenza nel volume « Prontuario generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della Rete dello Stato » (edizione giugno 1914) si dovrà:

— a pagina 21 cancellare il nome della stazione di *Cervara di Roma* con tutte le relative indicazioni;

— a pagine 61 inserire tra i nomi delle stazioni di Torrita e Tortona quello di *Tor Sapienza*, riportando di fronte le indicazioni ora esistenti a pagina 21 per la stazione di *Cervara di Roma*;

— a pagina 93 tabella 99) sostituire il nome della stazione di *Cervara di Roma* con quello di *Tor Sapienza*.

Inoltre dovranno apportarsi conformi modificazioni nei prontuari manoscritti delle distanze chilometriche e in tutte le altre pubblicazioni di servizio nelle quali trovasi indicato il nome della suddetta stazione.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *e* 22.

Ordine di servizio N. 172.

Attivazione di un nuovo apparato centrale idrodinamico in cabina addossata al F. V. e del nuovo segnalamento in stazione di Piteccio.

A partire dalle ore 12 del giorno 12 novembre, nella stazione di Piteccio della linea Bologna-Pistoia verrà attivato un nuovo apparato centrale idrodinamico in cabina addossata al F.V. per la

manovra degli scambi e dei segnali ed il nuovo segnalamento di partenza e di protezione della stazione stessa.

I nuovi segnali sono:

per i treni dispari:

1) al Km. 45 — cioè a m. 96 dall'asse del F. V., un semaforo di partenza verso Pistoia;

2) al Km. 45-472, cioè a m. 376 dall'asse del F. V. ed a m. 279 dalla punta dello scambio estremo lato Bologna:
un dischetto a due luci, in galleria di Piteccio, di 1ª categoria per la protezione della stazione;

3) al Km. 46-204, cioè a m. 732 dal precedente:
un dischetto a due luci, nella medesima galleria, di avviso di quello di 1ª categoria, sussidiato da apparecchio mettipetardi, situato a m. 100 dal dischetto stesso.

per i treni pari:

4) al Km. 45-182, cioè a m. 86 dall'asse del F. V., un semaforo di partenza verso Bologna;

5) al Km. 44-746, cioè a m. 350 dall'asse del F. V. ed a m. 150 dalla punta dello scambio estremo lato Pistoia:
un semaforo a sbalzo ad un ordine di ali accoppiate, con un'ala di 1ª categoria per la protezione nella stazione ed un'ala di avviso del semaforo di partenza;

6) al Km. 44-257, cioè a m. 489 dal precedente:
un semaforo a sbalzo con ala di avviso di quello di 1ª categoria.

I due dischetti in galleria sono a destra e tutti gli altri segnali sono a sinistra rispetto ai treni ai quali comandano.

Contemporaneamente verrà attivato il nuovo segnalamento per le manovre costituito dai dischetti bassi che comandano l'uscita dei treni dai binari di corsa e la loro retrocessione su questi e su altri binari.

Tutti i segnali sopra indicati nonchè tutti i deviatoi della stazione verranno manovrati dall'apparato idrodinamico suddetto.

Alla stessa data e alla stessa ora verranno tolti d'opera il dischetto di 2ª categoria situato al Km. 46-302 lato Bologna ed il disco di 2ª categoria situato al Km. 44-185 lato Pistoia e cesserà di funzionare il vecchio apparato centrale posto nella cabina situata di fronte al F. V.

Ordine di servizio N. 173.

Istruzione per la circolazione dei carrelli.

Quanto prima sarà pubblicata la " Istruzione per la circolazione dei carrelli ,, che riguarda in special modo i Dirigenti il Movimento e gli agenti del Servizio Lavori e dell'elettrificazione abilitati alla scorta dei carrelli, i quali agenti dovranno essere anche provvisti del fascicolo contenente i nuovi moduli L. 31, 32 e 33.

La detta Istruzione sostituisce ed annulla le disposizioni in materia ora comprese nelle seguenti pubblicazioni:

— Istruzioni speciali per l'uso dei carrelli, che costituiscono il capitolo IIº delle " Norme per il servizio in tempo di neve e per la circolazione dei carrelli (O. S. 17-1906).

— Norme per la circolazione dei carrelli a motore (O. S. 51-1906).

— Articoli 36 e 37 del Regolamento per la circolazione dei treni.

— Ordini di servizio nn. 308-1912 e 221-1916.

La nuova Istruzione per la circolazione dei carrelli sarà posta in vigore dal giorno che verrà fissato con disposizione delle Divisioni Compartimentali.

Le richieste della nuova pubblicazione e dei fascicoli L. 31, 32 e 33 per la distribuzione a tutti gli agenti interessati dovranno essere rivolte nei modi d'uso al Magazzino Economato di Roma.

Il Direttore generale
C. Crova.

SENTENZA

Trasporto di animali vivi - Caduta di un bue dal carro - Carico del mittente - Irresponsabilità della ferrovia.

L'Amministrazione delle ferrovie non è tenuta a fornire carri in determinate condizioni, e le disposizioni di ordine interno da essa emanate non costituiscono fonte nè di diritti, nè di doveri per gli utenti.

Lo speditore di un trasporto a carro completo, caricato a sua cura e spesa, ha l'obbligo di verificare le condizioni del carro messo a sua disposizione e sopporta tutte le conseguenze che derivano dallo stato del carro e dal modo secondo cui il carico è stato eseguito (1).

Dai rischi speciali agli animali pei quali è stabilita una presunzione di irresponsabilità della Ferrovia, non può escludersi la caduta di un bue dal carro di cui abbia sfasciata una parete.

CORTE APPELLO DI ROMA — Sentenza 11 agosto 1921 (*Pres.* Bertacca; *est.* Simonetti) — Ferrovie Stato contro Montechiesi.

Attesochè l'art. 130 delle Tariffe approvate con la legge 27 aprile 1885 dispone che « l'Amministrazione a meno che non sia provata la sua colpa non può essere tenuta responsabile delle avarie e delle merci che si trasportano a rischio e a pericolo dello speditore in quanto il danno sia la conseguenza della natura della merce o del loro modo di spedizione. E l'art. 103 delle stesse tariffe comprende tra i trasporti che si fanno a rischio e a pericolo dello speditore le spedizioni di bestiame e degli altri animali.

Il legislatore del 1885 ha inteso dunque stabilire una presunzione di irresponsabilità a favore delle Ferrovie in determinati casi di spedizione tra i quali quella del bestiame e di altri animali e in conseguenza di tale presunzione il vettore non è tenuto come

(1) Cassazione Napoli, 2-27 dicembre 1915; Boll. 1915, IV, 19.

dispone l'art. 400 Codice di commercio a provare i fatti liberatori (caso fortuito, forza maggiore, vizio delle merci), ma lo speditore deve fornire la prova della colpa del vettore.

A tale proposito la difesa del Montechiesi sostiene che l'Amministrazione delle Ferrovie è in colpa perchè apprestò allo speditore un mezzo non idoneo allo speciale trasporto cui doveva servire perchè il carro non aveva le pareti resistenti.

Ma le Ferrovie non sono tenute a fornire i carri richiesti dallo speditore nel numero voluto, nè a fornirli della qualità e della portata voluta.

L'art. 107 dispone che « per le domande delle spedizioni a vagone completo l'Amministrazione procurerà di mettere a disposizione dello speditore i vagoni della quantità e specie richiesta » e soggiunge: « quando quelli offerti, non corrispondessero ai domandati, lo speditore potrà rinunziare al trasporto salvo la restituzione del deposito » che deve essere fatto unitamente alla richiesta dei vagoni a norma del precedente articolo 106.

La mancanza dell'obbligo da parte dell'Amministrazione delle Ferrovie di fornire i carri nella qualità e portata richiesta e la mancanza nello speditore del diritto di avere a sua disposizione i carri che rispondano alle sue richieste, è evidente.

Le norme succitate non contengono infatti alcun precetto imperativo, ma una pura e semplice raccomandazione che il legislatore rivolge all'Amministrazione delle ferrovie, perchè svolgano il pubblico servizio che loro è affidato curando quanto più è possibile gli interessi dei privati e del commercio. E non esiste un obbligo delle Ferrovie ad apprestare i carri perchè correlativamente non esiste un obbligo da parte dello speditore di caricare le merci, salvo la perdita di lire 5 — che accompagna a guisa di deposito cauzionale le richieste dei vagoni e carri ferroviari.

Conseguentemente la distribuzione dei carri di un certo tipo e di una certa portata nelle varie stazioni costituisce una misura interna della pubblica Amministrazione delle ferrovie, ed importa l'uso di un potere che per la sua natura tecnica e discrezionale non è sindacabile dal Magistrato ordinario.

Inoltre per l'art. 94 delle Tariffe la responsabilità delle Ferrovie ha inizio col distacco della ricevuta dopo la consegna della merce dalla richiesta di spedizione, di guisa che prima di tal mo-

mento non corre tra il richiedente del carro e le Ferrovie alcun rapporto contrattuale. Prima di tale momento infatti, il vettore ferroviario non può dirsi tenuto a un contratto di fornitura di carri, perchè come si è visto, tale obbligo non esiste, nè a un contratto preliminare al trasporto perchè manca l'obbietto e la specificazione della merce da trasportare.

Devesi aggiungere che nelle spedizioni a carro completo il carico si fa a cura e spesa dello speditore e l'Amministrazione delle ferrovie deve solo in tal caso apprestare il vagone in luogo in cui si possa accedere e il carico si possa compiere (art. 69, 4° capov.). Ma anche a voler ritenere che l'art. 130 delle Tariffe, non abbia derogato all'art. 400 Codice di commercio, l'Amministrazione delle ferrovie allega nella specie un fatto non controverso dal quale deriva la colpa del mittente, e cioè il carico fatto dal Montechiesi in un carro che risultò non idoneo allo speciale trasporto cui fu impiegato. Lo speditore di merci, a carro completo, come si è detto, è responsabile del carico. E cioè non solo è tenuto a compiere le operazioni materiali del carico (collocazione della merce nel vagone) ma anche a compiere la verifica del carro che è operazione accessoria — e preordinata al trasporto.

L'art. 107 dispone che se il carro non corrisponde alla qualità richiesta dallo speditore, questo può rifiutarlo. Lo speditore per esercitare tale facoltà deve esaminare il carro e non solo verificare se corrisponde al tipo da lui richiesto, ma anche se si trova nelle condizioni necessarie per impiegarlo ad un determinato e specifico trasporto ed usare maggiore accuratezza in tale verifica a seconda delle merci da trasportare.

Ed infatti un carro di un certo tipo (ad es. coperto) può ben rispondere alle esigenze del trasporto se le merci sono difficilmente frangibili e non deteriorabili e può essere inidoneo al trasporto di merci frangibili o deteriorabili o al trasporto di semoventi.

Così la verifica del carro da parte del mittente deve essere tanto più accurata, quanto più aumenta il rischio della perdita o del danno e nel caso in esame occorreva che fosse diligentissima perchè trattavasi di spedizione di bestiame grosso.

Nè vale obbiettare che l'art. 390 del Regolamento del servizio interno prescrive che gli agenti ferroviari prima di consegnare il carro allo speditore debbono verificarne lo stato, perchè tale nor-

ma costituisce una disposizione di ordine interno, ed è risaputo che le disposizioni interne di una pubblica amministrazione se possono contenere istruzioni o anche degli obblighi per gli agenti cui si rivolgono, non costituiscono per i cittadini fonti nè di diritti nè di doveri. D'altra parte lo scopo nella citata disposizione fu quello di tutelare unicamente ed esclusivamente gli interessi della Ferrovia, in quanto l'art. 2 dell'ordine di servizio n. 361 del 1913 che ha sostituita la norma regolamentare citata impone agli agenti ferroviari di verificare i carri allo scopo precipuo di evitare che il mittente o il caricatore rifiutino i carri per il cattivo stato in cui si trovano. Come anche l'art. 85 delle Tariffe mira esclusivamente a proteggere gli interessi delle Ferrovie imponendo agli agenti ferroviari di sorvegliare le operazioni di carico.

Accertato che lo speditore ha l'obbligo di verificare il carro messogli a disposizione dalle Ferrovie è da osservare che nella specie il Montechiesi oltre a non avere esaminato il vagone consegnatogli non si curò di far scortare il trasporto da una persona all'uopo incaricata, omettendo in tal guisa una misura precauzionale consentitagli dall'art. 86 delle Tariffe, che avrebbe potuto evitare la perdita del bue.

La difesa dell'appellante obbietta in ultimo che la caduta del bue dal treno in corsa non può dirsi rischio speciale al trasporto del bestiame, ma è evidente che i rischi in cui incorre lo speditore del bestiame non sono quelli derivanti dalla natura della spedizione e dalle condizioni particolari in cui si effettua il trasporto trasporto per ferrovia e in carro chiuso). Lo stesso appellato riconosce che l'Amministrazione delle ferrovie non debba rispondere della morte dell'animale avvenuta per sete, per soffocamento o per strangolamento. Ora se ciò è da ammettersi, non può escludersi che il rischio cada sullo speditore, nel caso in cui l'animale per la sua natura, per i suoi movimenti ed istinti cozzando contro le pareti del carro lo sfasci e cada sul binario.

Dalle esposte considerazioni deriva che allo speditore competa solo il prezzo del ricavato dalla vendita del bue morto ossia la somma di lire quattrocentosessantacinque.

BOLLETTINO UFFICIALE DELLE FERROVIE DELLO STATO

CONDIZIONI D'ABBONAMENTO

Per gli impiegati dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato e per gli avvocati delegati ferroviari. . .	L. **6.00**
Per le Amministrazioni ferroviarie corrispondenti. . . .	» **12.00**

Gli abbonamenti sono da pagarsi anticipatamente ad una stazione della rete o ad una cassa compartimentale e decorrono dal 1° gennaio di ciascun anno, non essendo ammessi per durata minore di un anno. Chi si abbona nel corso dell'anno riceve i numeri dell'annata.

La spedizione del bollettino viene fatta direttamente all'ufficio dell'abbonato pel tramite dell'ufficio compartimentale dal quale dipende. Si prega pertanto di comunicare al Servizio Personale e affari generali ogni cambiamento di indirizzo, non assumendosi l'Amministrazione alcuna responsabilità per gli eventuali disguidi causati dalla mancanza di tale comunicazione.

Anno XIV - N. 46

17 Novembre 1921

BOLLETTINO UFFICIALE DELLE FERROVIE DELLO STATO

Si pubblica il giovedì

INDICE

PARTE PRIMA — Leggi e decreti:

PARTE SECONDA — Ordini generali, Ordini di servizio, Circolari ed istruzioni *di durata indeterminata*:

PARTE TERZA — Ordini di servizio e Circolari *di durata determinata*:

(*Per memoria*).

In appendice:

(*Per memoria*)

PARTE QUARTA — Giurisprudenza ferroviaria:

(2061) Roma, 1921-22 — Stabilimento Poligrafico per l'Amministrazione della Guerra.

REGIO DECRETO 19 *maggio* 1921, *n.* 1472, *che approva il regolamento per l'Ente autonomo per la costruzione delle opere e l'esercizio del porto di Messina* (1).

VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA.

Visto il decreto-legge 9 novembre 1919, n. 2609, che istituì con sede in Messina, un Ente autonomo per la costruzione delle opere e per l'esercizio del porto di Messina;

Sentito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta del ministro dei lavori pubblici, di concerto con i ministri del tesoro e dell'industria e commercio;

Abbiamo decretato e decretiamo:

E' approvato l'unito regolamento, visto, d'ordine Nostro, dai ministri proponenti, per la esecuzione del Nostro decreto 9 novembre 1919, n. 2609, relativo alla istituzione di un Ente autonomo per la costruzione delle opere e l'esercizio del porto di Messina.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 19 maggio 1921.

VITTORIO EMANUELE.

GIOLITTI — PEANO — ALESSIO — BONOMI.

Visto, *Il guardasigilli*: RODINÒ.

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 11 novembre 1921, n. 264.

REGOLAMENTO
per l'Ente portuale di Messina

TITOLO I.

Costituzione e funzionamento

Organi dell'Ente.

Art. 1.

L'Ente portuale di Messina, istituito col R. decreto 9 novembre 1919, n. 2609, con sede in Messina, per la durata di anni 70, ha amministrazione autonoma, affidata ad un Consiglio composto come è indicato nell'art. 3 del citato R. decreto.

Art. 2.

Il mandato del presidente e dei consiglieri è personale e scade ogni quadriennio, a decorrere dalla prima adunanza del Consiglio, salvo riconferma.

Due mesi prima dello scadere del quadriennio, il presidente promuove dalle Amministrazioni interessate la designazione dei rispettivi rappresentanti.

Le dette Amministrazioni notificheranno i nomi dei loro rappresentanti al presidente almeno un mese prima della scadenza del mandato, inviandogli copia dei relativi provvedimenti.

Art. 3.

Oltre la incompatibilità prevista dall'art. 136 del testo unico della legge comunale e provinciale la carica di componente il Consiglio di amministrazione è incompatibile con quella di:

a) contendente, arbitro o perito in un giudizio in cui sia impegnato l'Ente;

b) partecipante direttamente o indirettamente ad appalti, imprese o servizi di interesse dell'Ente;

c) stipendiato o salariato dell'Ente.

E' incapace di coprire la detta carica chiunque si trovi in alcuna delle condizioni previste dall'art. 25 della legge comunale e provinciale.

Art. 4.

I consiglieri di amministrazione decadono dalla carica se mancano a quatro adunanze consecutive, a meno che l'assenza non sia giustificata da gravi ragioni personali o di servizio, le quali non abbiano carattere tale da frustrare lo scopo della rappresentanza.

La decadenza e la cessazione straordinaria del mandato per rinuncia per soprovvenuta incompatibilità o incapacità giuridica o di qualsiasi altra causa, sono pronunciate dal Consiglio di amministrazione, previa contestazione all'interessato nei casi di assenza od incompatibilità.

Nel caso di decadenza o di cessazione straordinaria l'Amministrazione interessata provvederà alla sostituzione del suo rappresentante entro un mese nei modi prescritti.

Il nuovo nominato rimane in carica per il restante periodo di tempo per il quale sarebbe rimasto il suo predecessore.

Art. 5.

Il presidente dell'Ente determina gli affari da sottoporre all'esame del Consiglio, ne presiede le adunanze e vigila perchè le deliberazioni adottate siano eseguite

Art. 6.

Il Consiglio di amministrazione si riunisce in via ordinaria ogni bimestre ed in via straordinara ogni qualvolta sia convocato dal presidente di sua iniziativa o su richiesta scritta di almeno quattro dei suoi componenti.

Di regola gli avvisi di convocazione, con l'elenco degli oggetti da trattare, saranno inviati ai consiglieri in lettere raccomandate, almeno otto giorni prima di quello fissato per la riunione.

In caso di urgenza la convocazione potrà essere indetta telegraficamente almeno 48 ore prima indicando sommariamente gli oggetti da trattare.

In nessun caso potranno essere trattati affari relativi ad oggetti non inscritti nell'ordine del giorno salvo che il Consiglio al completo e con voto unanime, disponga diversamente.

Art. 7.

Per la validità delle sedute del Consiglio occorre che intervengono almeno sette dei suoi membri.

Nelle votazioni, in caso di parità di voti, è decisivo quello del presidente, o, in sua assenza, quello del vice-presidente.

Alle adunanze assiste il segretario generale senza voto deliberativo: egli però non assisterà alle discussioni su materia che lo interessi personalmente o quando il presidente o il Consiglio lo ritenga opportuno.

Art. 8.

Il presidente e gli altri membri del Consiglio di amministrazione si astengono dal prendere parte alle discussioni e deliberazioni su argomenti che personalmente li interessino o che interessino congiunti o affini sino al quarto grado civile.

Art. 9.

I processi verbali delle adunanze sono redatti dal segretario generale, n caso di impedimento o di assenza, da un funzionario dell'Ente, all'uopo autorizzato dal presidente o dal consigliere meno anziano nel caso previsto dall'ultimo comma dell'art. 7; sono firmati dal presidente o dal segretario generale o da chi ne fa le veci debbono indicare gli argomenti trattati e il numero dei voti relativi a ciascuna deliberazione.

Ogni consigliere può chiedere che nel verbale sia fatta menzione del suo voto e dei motivi che lo hanno determinato.

I verbali vengono sottoposti all'approvazione del Consiglio nella adunanza seguente oppure approvati seduta stante nei casi di urgenza.

Art. 10.

Ai consiglieri di amministrazione compete un emolumento in misura di L. 2000 annue da corrispondersi in parte sotto forma di medaglia di presenza per seduta e in parte come indennità fissa al termine di ogni semestre dell'esercizio finanziario.

Ai membri del Consiglio che per intervenire alle adunanze debbono compiere apposite gite, saranno inoltre corrisposte, a carico dell'Amministrazione cui appartengono, le indennità di missione che loro spettano e il rimborso delle spese di viaggio per quelli che l'avessero sostenute.

Le spese di viaggio e le indennità di missione per le altre gite che fossero eseguite dal presidente o dai componenti il Consiglio di amministrazione nell'interesse dell'Ente, faranno carico all'Ente stesso.

Art. 11.

Al presidente è dovuta la indennità annua di L. 20,000 consentita dal R. decreto 7 marzo 1920, n. 484.

Art. 12.

Il Consiglio di amministrazione è l'organo deliberativo dell'Ente, prende tutti i provvedimenti relativi alla gestione di esso, ferme le attribuzioni che la legge e il presente regolamento demandano al presidente.

Art. 13.

Il presidente ha la legale rappresentanza dell'Ente:

Egli:

a) sovraintende a tutto l'andamento dell'Ente;

b) convoca e presiede le adunanze;

c) dispone e vigila l'esecuzione delle deliberazioni del Consiglio;

d) mantiene la disciplina fra gli stipendiati e salariati avvalendosi dei poteri di cui ai successivi articoli;

e) può delegare ad altro membro del Consiglio di amministrazione la rappresentanza nella stipulazione dei contratti;

f) esercita, in generale, tutte le funzioni di carattere esecutivo spettanti all'Ente;

g) rende esecutori i ruoli annuali delle entrate a scadenza fissa, i preventivi dei redditi e delle gestioni in economia, le note dei canoni dipendenti da concessioni o da affitti e da altri proventi, ed il riparto delle spese erogate per lavori tra gli Enti tenuti a contribuire a norma di legge;

h) propone al Consiglio la compilazione dei progetti dei lavori e l'ordine della loro esecuzione; nonchè le norme generali alle quali dovranno essere informati i capitolati di oneri;

i) presiede alle gare di aggiudicazione e designa il membro delegato a sostituirlo in caso di impedimento o di assenza;

l) delibera sulle licenze nei limiti indicati nell'art. 45;

m) dispone l'istruttoria degli atti relativi alla gestione diretta ed alla concessione di aree, impianti, meccanismi, nonchè di servizi di competenza dell'Ente;

n) può prendere sotto la sua responsabilità, e salva sempre anche nei riguardi dei terzi, la ratifica del Consiglio nella sua prima adunanza, le deliberazioni a questo spettanti, quando l'urgenza sia tale da non permettere la convocazione.

Art. 14.

Il Consiglio nomina un vice-presidente che sostituisce il presidente in caso di impedimento, in tutte le sue attribuzioni; inoltre il vice-presidente compie le funzioni che il presidente ritenesse di delegargli.

TITOLO II.

Uffici ed impiegati.

Art. 15.

I servizi di competenza dell'Ente sono disimpegnati da:

Un ufficio di segretariato.

Un ufficio tecnico per i lavori

Un ufficio per l'esercizio del porto.

Un ufficio di ragioneria.

I capi servizio rispondono direttamente al presidente del funzionamento dei rispettivi uffici.

Più uffici possono essere retti da unico titolare.

Art. 16.

La nomina o la revoca dei capi di ufficio sono fatte dal presidente su conforme deliberazione del Consiglio di amministrazione.

Il personale subalterno, quello d'ordine e di servizio viene assunto e licenziato dal presidente, sentiti i capi di ufficio, però il numero e le attribuzioni del personale stesso dovranno essere preventivamente approvate dal Consiglio di amministrazione.

Art. 17.

All'ufficio tecnico potranno essere addetti col consenso del Ministero dei lavori pubblici funzionari del genio civile. In tal caso le indennità per le prestazioni fatte nell'interesse dell'Ente saranno a carico di questo e verranno stabilite dal Consiglio di amministrazione.

Art. 18.

Il Segretariato che disimpegna i servizi amministrativi dell'Ente, è retto da un segretario generale.

Egli è responsabile verso il presidente ed il Consiglio dell'andamento dei servizi a cui è preposto ed è specialmente incaricato di preparare la relazione annuale sulla gestione dell'Ente, che viene, dopo aprovata dal presidente, sotoposta al Consiglio nella prima seduta del nuovo anno finanziario, e dopo l'approvazione, comunicata ai Ministeri interessati, unitamente al conto consuntivo dell'esercizio precedente di cui nel successivo art. 26.

Inoltre è di sua competenza:

a) curare la spedizione dei provvedimenti deliberati;

b) diramare gli inviti per le adunanze del Consiglio di amministrazione e sottoporre alla preventiva approvazione del presidente l'ordine del giorno da discutere;

c) attestare sotto la propria responsabilità, la conformità delle copie degli atti dell'Ente;

d) proporre al presidente quei provvedimenti che riterrà atti a migliorare i servizi affidategli ed a eliminare le eventuali deficienze;

e) stipulare e ricevere gli atti amministrativi che interessino l'Ente;

f) provvedere col consenso del presidente a tutto quanto interessi la gestione dell'Ente e non sia di speciale competenza degli altri uffici;

g) se è funzionario dello Stato è delegato ad esercitare le funzioni di cui al comma 3, art. 24 del R. decreto 9 novembre 1919, n. 2609.

Art. 19.

La Ragioneria cura sotto la personale responsabilità del suo capo, la tenuta dei libri contabili e specialmente:

a) del conto impegni in cui per ciascun capitolo del bilancio segna, in base al provvedimento relativo, la conseguente spesa a prova delle annotazioni in registro appone sul provvedimento il visto relativo;

b) del copia-mandati nel quale, in ordine cronologico sono inscritti i mandati emessi con la indicazione del loro numero progressivo, della data del capitolo, dell'intestatario, del titolo di spesa e della somma; a prova della avvenuta annotazione, appone sul mandato gli estremi della registrazione;

c) il registro riassuntivo degli impegni provvisori o definitivi rispetto agli stanziamenti, in modo che in ogni tempo sia possibile determinare la situazione del bilancio;

d) lo scadenziario dei pagamenti ad epoca fissa, dei quali darà preavviso agli uffici amministrativi 10 giorni prima perchè preparino i provvedimenti di pagamento;

e) il registro degli atti avvenuti per scopo di impedire o trattenere il pagamento di somme dovute all'Ente, e che al'uopo si sono comunicati all'ufficio amministrativo;

f) appone il visto sui provvedimenti portanti deliberazione di cauzione;

g) predispone i progetti dei bilanci di previsione e compila i conti consuntivi;

h) compila i ruoli delle entrate a scadenza fissa, i preventivi dei redditi delle gestioni in economia, le note dei canoni di concessione di affitti e di altri proventi di spettanza dell'Ente e provoca dal presidente il visto di esecutorietà degli atti in parola;

i) tiene il registro delle entrate in cui per ciascun capitolo di bilancio attivo nota le somme effettivamente versate all'Ente, in base a comunicazione che gli sarà fatta dagli uffici amministrativi;

l) tiene il registro riassuntivo cronologico delle entrate effettuatesi;

m) riferisce al presidente sull'andamento delle riscossioni e dei versamenti delle entrate rilevando le eventuali irregolarità ed infrazioni;

n) tiene aggiornato l'inventario dei beni mobili ed immobili di pertinenza dell'Ente e di cui esso ha la gestione e lo rinnova ogni quinquennio.

Art. 20.

Il personale posto a disposizione dell'Ente da amministrazioni di Stato rimane soggetto alle norme disciplinari dell'Amministrazione cui appartiene.

Per le punizioni superiori alla censura il presidente dovrà riferire al-

l'Amministrazione da cui l'impiegato dipende, per l'applicazione degli articoli 49 e 51 del testo unico 22 novembre 1908, n. 693, sullo stato giuridico degli impiegati civili.

Il presidente potrà peraltro esonerare detto personale dal servizio in attesa delle decisioni delle rispettive Amministrazioni.

Le note caratteristiche sono fatte pei capi ufficio dal presidente e per l'altro personale dai rispettivi capi di ufficio col visto del presidente.

Art. 21.

Al personale direttamente assunto dall'Ente, il presidente può infliggere la censura o la sospensione dallo stipendio e dalle funzioni fino a giorni cinque, udite le discolpe dell'interessato; per le maggiori pene disciplinari decide il Consiglio di amministrazione, salva la disposizione dell'ultimo comma dell'art. 16.

Quando la gravità dei fatti lo richiede, il presidente può altresì ordinare la sospensione dal grado o dallo stiendio a tempo indeterminato, anche prima di udire le deduzioni dell'interessato, salvo le deliberazioni del Consiglio di amministrazione nella sua prima convocazione.

I provvedimenti relativi hanno carattere definitivo.

Art. 22.

Le indennità per trasferta ai funzionari dell'Ente saranno liquidate nella misura stabilita per i propri impiegati.

Art. 23.

L'ordinamento interno degli uffici, le loro attribuzioni, le norme per l'assunzione, le promozioni, gli stipendi ed in genere lo stato economico e giuridico degli impiegati direttamente assunti, saranno determinati con regolamento interno da approvarsi dal Consiglio di amministrazione il quale annualmente approva anche l'organico del personale.

TITOLO III.

Gestione finanziaria.

Art. 24.

L'anno finanziario comincia il 1° gennaio e termina il 31 dicembre. L'esercizio finanziario riguarda tutte le operazioni relativo alle entrate e alle spese che si accertano in detto periodo di tempo e tutte le variazioni che si verificano nel patrimonio, sia in dipendenza del bilancio, sia per qualunque altra causa.

Art. 25.

La Ragioneria prepara per il 31 ottobre di ciascun anno lo schema del bilancio preventivo per l'anno seguente da approvarsi dal Consiglio di amministrazione. Esso è costituito dal bilancio economico e da quello finanziario.

Il bilancio economico comprende:

a) nella parte attiva: le rendite, i ricavi, le entrate reali e figurative, e il profitto che si presume possano verificarsi nell'anno;

b) nella parte passiva: le spese reali e figurative, gli oneri, i consumi e le perdite che si presume abbiano a verificarsi nello stesso periodo.

Il bilancio finanziario indica le entrate e le uscite da riscuotersi o da pagare, reali e figurative, che si prevede di accertare nell'anno.

Art. 26.

Non oltre il 1° marzo di ciascun anno, sarà compilato e sottoposto al Consiglio di amministrazione il rendiconto delle entrate e delle spese dell'esercizio dell'anno precedente. Copia di esso dovrà essere comunicata ai membri del Consiglio almeno 15 giorni prima della discussione.

Tale rendiconto avrà a corredo apposite tabelle dimostranti il movimento avvenuto nella sostanza patrimoniale dell'Ente la sua consistenza e l'utile o la perdita netta dell'esercizio.

Appena approvato dal Consiglio, il bilancio consuntivo, sarà rimesso non oltre il 31 marzo di ogni anno, al Ministero dei lavori pubblici, a quello del tesoro ed a quello dell'industria (Sottosegretariato per la marina mercantile) e si riterrà approvato se entro tre mesi dalla data della comunicazione non sarà restituito con osservazioni.

Art. 27.

L'autorizzazione delle spese spetta esclusivamente al Consiglio di amministrazione o al presidente nel limite che verrà dal Consiglio stesso determinato.

I capi ufficio sono ordinatori secondari delle spese nei limiti dei fondi mesi a loro disposizione.

Art. 28.

I mandati di pagamento ordinati come all'articolo precedente sono emessi a cura del capo ragioniere in base a richieste vistate dal segretario generale.

Sono sottoscritti dal capo ragioniere e vistati dal presidente o da chi lo sostituisce.

Art. 29.

Ove il capo ragioniere non creda per qualsiasi motivo, di dare seguito ad una richiesta di pagamento, ne riferisce al presidente, il quale mediante ordine scritto potrà disporre l'esecuzione della richiesta, salvo a sottoporre la questione alla ratifica del Consiglio di amministrazione, in occasione della prima adunanza.

Art. 30.

Il servizio di Cassa dell'Ente, può essere affidato per deliberazione del Consiglio ad un Istituto bancario locale con le speciali norme e cautele che che saranno fissate nella deliberazione stessa.

Art. 31.

Potranno essere aperti crediti sulle Casse degli Istituti cui fosse affidato il servizio dei pagamenti, a favore dei funzionari dell'Ente per porli in grado di provvedere, mediante rilascio di buoni, al pagamento di spese da farsi in economia o di quelle altre che saranno determinate dal Consiglio.

Si potranno altresì emettere mandati di anticipazione a favore di funzionari dell'Ente.

Il limite tanto delle aperture di credito che delle anticipazioni sarà fissato dal regolamento interno dell'Ente.

Art. 32.

I funzionri delegati sono personalmente responsabili delle somme poste a loro disposizione o ricevute in anticipazione, fino a che non ne abbiano ottenuto regolare discarico.

All'uopo essi devono tenere esatto conto in apposito libro-giornale di tutte le somme loro fornite e delle spese liquidate e di quelle pagate; devono inoltre renderne conto nei termini periodici che saranno all'uopo stabiliti dal regolamento interno e in ogni caso alla fine dell'anno finanziario ed ogni volta che cessi lo scopo dell'anticipazione e l'incarico ricevuto dal funzionario.

Art. 33.

Tutti coloro che hanno maneggio di danaro, o che sono incaricati del deposito o della custodia di valori, devono prestare cauzione, il cui ammontare è determinato dal Consiglio di amministrazione.

Potranno esser dispensati dal prestare cauzione i funzionari che hanno maneggio di fondi in anticipazione per lavori e forniture da eseguire in amministrazione o in economia.

Art. 34.

Per le spese sostenute per la esecuzione dei lavori di cui al n. 1 dell'articolo 2 del R. decreto 9 novembre 1919, n. 2609, fatta eccezione per quello relativo agli arredamenti portuali, l'Ente al termine di ogni esercizio finanziario, rimetterà al Ministero dei lavori pubblici copia dei certificati di pagamento agli imprenditori, corredati dai relativi stati di avanzamento e dalle quietanze dei percipienti, nonchè il conto dei relativi interessi, unendovi la domanda di rimborso nei limiti delle annualità stabilite nell'art. 12 del R. decreto sopra ricordato.

Art. 35.

Le modalità di riscossione delle tasse e sovrattasse affidata all'Amministrazione doganale, quella pel versamento all'ufficio di cassa dell'Ente e per le operazioni di verifica saranno stabilite di accordo tra il Ministero delle finanze e l'Ente medesimo.

Art. 36.

Fino a quando l'Ente non potrà provvedere direttamente, a mezzo dei suoi uffici, alla riscossione dei proventi di concessione od affitti di aree, fabbricati e locali, diritti di sosta, ecc., l'Amministrazione governativa continuerà a percepirli e li rimborserà a richiesta dell'Ente con decorrenza dal 5 febbraio 1919.

Art. 37.

Le spese di riparazione dei danni arrecati dai privati ad opere impianti, ecc. concesse all'Ente, saranno a questo rimborsate sui depositi che la Capitaneria di porto avrà fatto eseguire dai responsabili, a norma degli articoli 177 del Codice per la marina mercantile e 864 del relativo regolamento della cassa dell'Ente.

A tal fine, constatato il danno, la Capitaneria inviterà l'ufficio tecnico a determinare senza indugio l'entità del deposito e ne avvertirà contemporaneamente l'Amministrazione dell'Ente stesso per gli ulteriori provvedimenti.

Compiuta la riparazione, la spesa relativa verrà liquidata e comunicata alla Capitaneria di porto che curerà la restituzione delle eventuali eccedenze di deposito.

TITOLO IV.

Contratti e lavori.

Art. 38.

Nei modi e con le forme deliberate dal Consiglio di amministrazione, si provvede a tutti gli acquisti, trasporti, alienazioni, affitti e lavori riguar-

danti i servizi di competenza dell'Ente.

Per i trasporti ed i lavori si potrà provvedere anche in economia.

Art. 39.

I progetti redatti dall'Ufficio tecnico saranno rimessi all'approvazione del Consiglio di amministrazione e quindi del Ministero dei lavori pubblici qualora la spesa superi L. 200,000, con le modalità di cui all'art. 6 del Regio decreto 9 novembre 1919, n. 2609.

In caso di somma urgenza, qualora si tratti di prevenire danni gravi alle opere o di ristabilire il servizio su linee interrotte o garentire la continuità e sicurezza dell'esercizio gravemente minacciato, potranno i lavori essere eseguiti immediatamente entro il limite di L. 200,000 previa compilazione di un verbale di constatazione o di una perizia da approvarsi dal presidente.

Questi curerà la ratifica del provvedimento nella prima adunanza del Consiglio.

Art. 40.

Su richiesta dell'Ente, l'Amministrazione delle ferrovie dello Stato, procederà alla compilazione dei progetti di massima e di quelli esecutivi occorrenti per opere e provviste che riguardino servizi ferroviari. In questi lavori potranno essere compresi quelli necessari per il passaggio diretto delle merci dal vettore ferroviario al vettore marittimo e viceversa e per il funzionamento dei servizi cumulativi ferroviari e marittimi.

I progetti che riguardino modificazioni agli impianti esistenti potranno essere studiati anche per iniziativa dell'Amministrazione predetta, ma dovranno essere presentati all'Ente e sottoposti a procedimnto stabilito per gli altri progetti.

Art. 41.

Gli attuali lavori di difesa della spiaggia della zona falcata verso lo stretto, i quali non sono a carico dell'Ente, potranno dal Ministero dei lavori pubblici essergli commessi a rimborso di spese.

In tal caso per i progetti, i contratti, la gestione e la liquidazione si applicheranno le norme di cui al presente titolo.

TITOLO V.

Esercizio.

Art. 42.

Le aree di cui l'Ente ha la gestione in forza dell'art. 2, n. 2 del R. decreto 9 novembre 1919, n. 2609, sono distinte in:

a) aree occorrenti per le ordinarie operazioni commerciali e delle

quali è consentita l'occupazione solo per il tempo necessario pel disbrigo delle operazioni medesime;

b) aree concesse per più lungo tempo, o per altri usi i quali non compromettano menomamente la revocabilità della concessione *ad nutum* e la rimessa al pristino stato delle aree;

c) aree concesse per usi che implichino la costruzione di opere stabili o permanenti alterazioni delle aree medesime.

La distribuzione delle aree tra le dette categorie sarà fatta dall'Ente, sentita la locale Capitaneria di porto. La Capitaneria medesima procederà, d'accordo con l'Ente, alla distribuzione degli accosti ed alla destinazione commerciale delle banchine.

Art. 43.

L'occupazione delle aree della prima categoria sarà regolata dalle norme e tariffe che verranno determinate in apposito regolamento, che l'Ente sottoporrà all'approvazione della Amministrazione della marina mercantile a mente dell'art. 16 del R. decreto sopracitato, anche per gli effetti dell'articolo 41 della legge 23 luglio 1896, n. 318.

Fino a che tale regolamento non sarà approvato si provvederà applicando le modalità e le tariffe attualmente in vigore.

Art. 44.

Le concessioni contemplate alla lettera b) dell'art. 42 saranno fatte per le licenze trimestrali, semestrali ed annuali, od anche per più lungo periodo se riguardano i cantieri o le altre industrie navali, contemplate dal capo I, titolo III del regolamento 20 novembre 1879, per l'applicazione del Codice per la marina mercantile.

Le licenze delle quali non sia stata chiesta la rinnovazione un mese prima della loro scadenza s'intendono decadute.

Art. 45.

Le licenze trimestrali e semestrali sono concesse dal presidente dietro domanda degli interessati, ma dovranno essere presentate al Consiglio di amministrazione per la ratifica nella prima adunanza successiva al rilascio della licenza stessa.

Art. 46.

le licenze annuali o di durata maggiore devono essere previamente autorizzate dal Consiglio di amministrazione, questa autorizzazione, salvo decisioni in contrario, implicherà anche quella di eventuali proroghe.

Art. 47.

I canoni per le licenze di cui all'articolo 45 saranno fissati dal presidente gli altri dal Consiglio di amministrazione.

Nei contratti implicanti l'obbligo di costruire opere la cui proprietà debba essere lasciata all'Ente senza compenso, potrà essere stabilito nella misura fissa di una lira il canone da pagarsi a titolo di semplice riconoscimento dei diritti del'Ente, salvo gli altri oneri inerenti al contratto.

Art. 48.

Le concessioni fatte per licenza sono sempre subordinate alla condizione che l'Ente potrà, in qualunque tempo e per qualunque causa, sospenderne gli effetti, revocarle e far sgombrare il suolo occupato, con semplice intimazione scritta; in questi casi il concessionario non potrà pretendere indennizzo o compenso alcuno, ma soltato la restituzione della metà del canone pagato, purchè, però, abbia usufruite dell'area per un periodo di tempo inferiore alla metà di quello indicalto dalla licenza.

Art. 49.

Quando per lo scopo della concessione o per le opere di cui occorra autorizzare la esecuzione, venga esclusa la materiale possibilità di ottenere in qualsiasi momento lo sgombero e la rimessa in pristino dell'area, la concessione dovrà farsi mediante contratto. I contratti saranno sottoposti all'approvazione ministeriale o reale a seconda che sia prescritto dalle disposizioni vigenti.

Le concessioni, anche fatte per contratto, saranno sempre subordinate alla revoca per qualsiasi ragione di pubblica utilità od interesse dell'Ente, ma la revoca potrà essere, contrattualmente, subordinata al pagamento di una indennità proporzionata al costo, previamente accertato delle opere ed al tempo mancante pel termine della concessione.

Nei contratti stessi sarà però stabilito un congruo termine entro il quale il concessionario dovrà assumersi l'obbligo di sgombrare completamente l'area occupata.

Qualora, invece, convenisse all'Ente la conservazione delle opere medesime, sarà imposto al concessionario l'obbligo di mantenerle di consegnarle all'Ente in perfetto stato, allo scadere della concessione senza indennizzo o compenso alcuno.

Art. 50.

Sono concorrenti le domande di concessione che riflettono l'occupazione della stessa area, e che comunque siano tra loro tecnicamente incompatibili.

Nel caso di concorrenza fra domande di cui alla lettera *b*) dell'art. 42 che si propongono di utilizzare l'area per lo stesso scopo la preferenza è de-

terminata dalla priorità della effettiva presentazione, quale risulta accertata dal registro dell'ufficio dell'Ente delegato a riceverle; qualora lo scopo sia diverso, potrà essere preferita dal Consiglio di amministrazione, su proposta del presidente, quella che risulti rispondente ad un fine di maggiore interesse pubblico dell'Ente, aprendosi anche, ove del caso, una gara per l'aggiudicazione sulla base di miglioramento di canone.

Nel caso di concorrenza tra domande di cui alla lettera *c*) dell'art. 42 sarà preferita, su deliberazione del Consiglio di amministrazione, quella che risponda ad una finalità di maggiore interesse pubblico o dell'Ente, o, a parità di condizioni, offre maggiori accertate garanzie tecnico finanziarie ed industriali di immediata esecuzione ed utilizzazione. Anche in questi casi l'Ente potrà, sempre su deliberazione del Consiglio di amministrazione, aggiudicare la concessione in seguito a pubblica gara od a licitazione privata, sulla base dell'aumento del canone, od anche in seguito a concorso per miglioramento dei progetti tecnici.

Per quanto riguarda la concorrenza fra domande di cui alla lettera *a*) sarà provveduto col regolamento previsto dall'art. 43.

Art. 51.

Sulle domande di concessione l'Ente sentirà il parere della Capitaneria di porto, per quanto esse possano riferirsi a polizia portuale o della navigazione.

I contratti e le licenze di concessione si trascrivono in un registro tenuto dall'Ente, e portano il numero di trascrizione del registro medesimo. Un elenco di tutte le concessioni fatte per licenza o per contratto, dovrà essere trasmesso per notizia all'Amministrazione della marina mercantile, alla fine di ciascun semestre.

Art. 52.

Per tutto quanto non sia previsto dal R. decreto 9 novembre 1919, numero 2609, e dal presente regolamento, l'Ente si atterrà, per le concessioni, alle norme contenute nel titolo III del regolamnto per la marina mercantile e altre disposizioni legislative e regolamenti vigenti in argomento.

Art. 53.

A garanzia di qualsiasi concessione, il concessionario dovrà depositare presso l'Ente una cauzione sufficiente a garantirne il pagamento dei canoni e l'osservanza di tutti gli obblighi assunti.

Art. 54.

L'esercizio delle gru e degli altri meccanismi per lo imbarco, sbarco e trasbordo delle merci, degli alberi di carenaggio, dei bacini di carenaggio e degli scali di alaggio, nonchè dei capannoni di deposito e di ogni altro arre-

damento portuale costruiti anche a cura dello Stato, e gestiti dall'Ente, potrà essere da questo anche dato in concessione a privati, giusta gli articoli 122 e seguenti del sopracitato regolamento 26 settembre 1904, n. 713.

L'esercizio diretto dovrà essere regolato da speciali norme e tariffe approvate con decreto Ministeriale.

Disposizioni generali e transitorie.

Art. 55.

Per i contratti tutt'ora vigenti tra le Amministrazioni dello Stato e le imprese assuntrici di appalti e di manutenzione e di illuminazione del porto, l'Ente si sostituirà allo Stato fino alla scadenza.

Visto, d'ordine di Sua Maestà il Re come da decreto 19 maggio 1921:

Il ministro del tesoro
BONOMI.

Il ministro dei lavori pubblici
PEANO.

Il ministro per l'industria e il commercio
ALESSIO.

REGIO DECRETO-LEGGE 16 *ottobre* 1921, *n.* 1525, *che proroga il privilegio tributario a favore delle Società cooperative costituite prima della guerra, per costruzioni di case popolari ed economiche* (1).

VITTORIO EMANUELE III

PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE

RE D'ITALIA

Veduto il R. decreto 27 febbraio 1902, n. 80, che approva il testo unico delle leggi sulle case popolari ed economiche;

Veduto il R. decreto-legge 30 novembre 1919, n. 2318, per le case popolari ed economiche e per l'industria edilizia;

Sentito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta del Nostro ministro segretario di Stato per le finanze, di concerto con quelli per l'industria e commercio e del tesoro;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Articolo unico.

Il privilegio tributario, concesso per un decennio, in virtù del secondo comma dell'art. 7 del testo unico di legge 27 febbraio 1908, n. 89, riprodotto nel secondo comma dell'art. 32 del R. decreto-legge 30 novembre 1919, n. 2318, alle Società cooperative per la costruzione di case popolari ed economiche, è prorogato a tutto il 31 dicembre 1926 a favore di quelli, fra gli Enti suindicati, costituiti prima della guerra, anche se il decennio sia scaduto durante la guerra e siasi reso applicabile il decreto Luogotenenziale 18 gennaio 1917, n. 102.

Il presente decreto sarà presentato al Parlamento per la sua conversione in legge.

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 14 novembre 1921, n. 266.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Racconigi, addì 16 ottobre 1921.

VITTORIO EMANUELE.

BONOMI — SOLERI — DE NAVA — BELOTTI.

Visto, *Il guardasigilli*: RODINÒ.

REGIO DECRETO 20 *ottobre* 1921, *n.* 1533, *relativo all'applicazione all'Amministrazione delle ferrovie dello Stato della legge* 13 *agosto* 1921, *n.* 1080 *sulla riforma della pubblica amministrazione* (1).

VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

Veduto l'art. 13 della legge 13 agosto 1921, n. 1080, recante provvedimenti per la riforma dell'Amministrazione dello Stato, la semplificazione dei servizi e la riduzione del personale;

Udita la Commissione parlamentare, di cui all'art. 2 della citata legge;

Sentito il Consiglio dei ministri;

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 15 novembre 1921, n. 267.

Sulla proposta del Nostro ministro segretario di Stato per i lavori pubblici, di concerto col Comitato ministeriale costituito ai sensi della legge medesima;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

Finchè il ministro dei lavori pubblici non avrà provveduto a determinare i gradi ed il numero dei posti per ciascun grado, nei ruoli organici del personale degli uffici, del personale esecutivo, del personale subalterno degli uffici e del personale navigante, rimane vietata qualsiasi nuova assunzione di personale di ruolo.

Art. 2.

E' vietata l'assunzione del personale avventizio.

Nel caso di assoluta necessità, è ammessa la prestazione d'opera giornaliera per determinati servizi e nei modi che verranno stabiliti dal direttore generale delle ferrovie.

Art. 3.

Sono sospese le promozioni di qualsiasi grado e qualifica, salvo che in base alle norme regolamentari o ad apposite disposizioni, siano maturate con decorrenza anteriore alla data dell'entrata in vigore della legge 13 agosto 1921, n. 1080.

Art. 4.

Tutte le altre norme concernenti gli esoneri, i collocamenti a riposo o in disponibilità nonchè le altre disposizioni per l'applicazione della legge 13 agosto 1921, n. 1080, al personale ed ai servizi dipendenti dall'Amministrazione delle ferrovie dello Stato, saranno stabilite con successivi decreti Reali.

Art. 5.

Il presente decreto entrerà in vigore dal giorno della sua pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale*.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Racconigi, addì 20 ottobre 1921.

VITTORIO EMANUELE.

BONOMI — MICHELI.

Visto, *Il guardasigilli*: RODINÒ.

REGIO DECRETO-LEGGE 28 *ottobre* 1921, *n.* 1524, *che proroga l'applicazione dell'aumento dei termini di resa per i trasporti merci* (1).

VITTORIO EMANUELE III

PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE

RE D'ITALIA

Visto il Nostro decreto 4 marzo 1920, n. 280, concernente disposizioni per i trasporti di persone e di cose sulle ferrovie, al fine di disciplinare l'uso razionale dei veicoli;

Visto il Nostro decreto 30 settembre 1920, n. 1389, contenente norme per il passaggio dallo stato di guerra a quello di pace;

Sentito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta del Nostro ministro segretario di Stato per i lavori pubblici;

Abbiamo decretato e decretiamo:

La validità della disposizione di cui alla lettera *b*) dell' art. 3 del R. decreto 4 marzo 1920, n. 280, è prorogata al 30 aprile 1922.

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 15 novembre 1921, n. 267.

Salvo la detta disposizione, nonchè quella contenuta nel secondo comma dell'art. 6, il decreto suindicato cessa in ogni altra sua parte di avere vigore a decorrere dal 1 novembre 1921.

Il presente decreto sarà presentato al Parlamento per la conversione in legge.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a San Rossore, addì 28 ottobre 1921.

VITTORIO EMANUELE.

BONOMI — MICHELI.

Visto, *Il guardasigilli*: RODINÒ.

Ordine di servizio N. 174.

Cambiamento di nome della stazione di Olgiate Molgora.

Col 1° dicembre 1921, la stazione di Olgiate Molgora, della linea Monza-Calolzio Olginate, assumerà la nuova denominazione di « Olgiate Molgora-Calco ».

Di conseguenza, nel volume « Prontuario generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della Rete dello Stato » (edizione giugno 1914), alle pagine 41 e 77 (tabella 37), nonchè nei prontuari manoscritti delle distanze chilometriche e in tutte le altre pubblicazioni di servizio nelle quali trovasi indicato il nome della suddetta stazione, dovrà apportarsi conforme modificazione.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 e 22.

Ordine di servizio N. 175.

Servizio merci alla stazione di Carano.

(Vedi ordine di servizio n. 76–1920).

A partire dal giorno 10 novembre 1921, la stazione di Carano sul tronco Roma-Carano della linea direttissima Roma-Napoli, è stata abilitata al servizio merci G. V., P. V. A. e P. V. O., limitatamente ai trasporti a carro completo, sia in arrivo che in partenza, per conto della « Società Italiana Sfruttamento Brevetti Agricoli Industriali » con le speciali condizioni di tassazione di cui appresso.

Nel « Prontuario generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della rete dello Stato » (edizione giugno 1914), a pagina 18, di fronte al nome di Carano, nelle colonne 8, 9 e 10, si dovranno pertanto esporre rispettivamente le lettere *G*, *A* ed *O* con il ri-

chiamo (9) su ciascuna di esse, e si dovrà riportare a piè di pagina la seguente annotazione:

(9) Limitatamente ai trasporti a carro completo, sia in arrivo che in partenza, per conto della « Società Italiana Sfruttamento Brevetti Agricoli Industriali », computando la distanza tassabile nel modo seguente: per e da Carroceto, quando i trasporti abbiano la provenienza o destinazione di Roma ed oltre; per e da Roma Termini per la G. V. e per la P. V. A. e per e da Roma Tuscolana per la P. V. O., quando i trasporti abbiano la provenienza o destinazione di stazioni della linea Anzio-Nettuno, poste al sud di Carroceto; per e da Carroceto con l'aggiunta di 42 chilometri per la G. V. e P. V. A. e di 46 chilometri per la P. V. O., quando i trasporti abbiano la destinazione o la provenienza di stazioni poste su tutte le altre linee.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 e 22.

Ordine di servizio N. 176.

Estensione di servizio nella casa cantoniera di Castelnuovo in Valsugana.

Dal giorno 21 novembre 1921 la casa cantoniera di Castelnuovo in Valsugana, della linea Trento-Bassano, già ammessa al servizio viaggiatori e bagagli, ed a quello delle merci P. V. O. a carro completo per conto delle Cooperative di lavoro, viene abilitata ai trasporti in servizio interno e cumulativo italiano a carro completo di merci a G. V., P. V. Acc. e P. V. O., escluso il bestiame, alle condizioni dell'avvertenza *C* a pag. 5 del « Prontuario generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della Rete dello Stato » (edizione 1914), *senza bisogno della preventiva autorizzazione*, e con obbligo alle parti di eseguire le operazioni di carico e scarico.

verso abbuono, per i trasporti a P. V. O., della quota di diritto fisso stabilita dalle vigenti tariffe per i trasporti a P. V. O.

Alla contabilizzazione dei trasporti tanto in partenza che in arrivo, considerandoli anche agli effetti degli introiti e versamenti dei relativi importi come le altre spedizioni locali, provvederà la stazione di Borgo Valsugana.

In conseguenza di quanto sopra, nel « Prontuario delle distanze chilometriche dalle stazioni, fermate e case cantoniere ex-austriache ai vecchi transiti, ecc. » (edizione 1921) si dovrà a pagina 8, di contro al nome della casa cantoniera di Castelnuovo in Valsugana, nelle colonne 8, 9 e 11 trascrivere rispettivamente le lettere G A V col richiamo (27), modificando come segue la nota (27) a pagina 3:

(27) Limitatamente ai trasporti a carro completo con tassazione in base alla distanza di Vill'Agnedo Strigno per i trasporti da e per stazioni verso *Trento*, e di *Borgo Valsugana* per quelli da e per stazioni verso *Primolano*, e con l'obbligo alle parti di eseguire le operazioni di carico e scarico verso abbuono della quota di diritto fisso stabilita dalle vigenti tariffe per i trasporti a P. V. O.

Inoltre, nella « Prefazione generale all'orario generale di servizio » (edizione marzo 1921 a pagina 10, di contro al nome della casa cantoniera di Castelnuovo in Valsugana si dovrà modificare l'indicazione L O-ga con L Ve.

Distribuito agli agenti delle classi 1 ,2, 3, 4, 5, 8, 9 e 22.

Il Direttore generale
C. Crova.

SENTENZA

Azione possessoria contro la pubblica amministrazione - Atti amministrativi legittimi - Improcedibilità.

E' ammessa azione possessoria contro un atto amministrativo nel caso che la pubblica amministrazione abbia agito senza che alcuna potestà le sia conferita dalla legge.

Ma se la leggittimità dell'atto non sia contestata, o se la contestazione cada sulla forma o sulla competenza dell'organo da cui fu emesso, il privato potrà agire soltanto in sede petitoria (articolo 4 Legge 20 marzo 1865, all. *E*).

CASSAZIONE ROMA — Sezioni Unite — Sentenza 13 gennaio, 4 marzo 1921 (P. P. Mortara; *est.* Marracino; P. M. D'Amelio, *concl. conf.*) — Angelini *ricorrente* contro Ferrovie Stato.

In fatto.

Rileva che il sig. Angelini Gabriele con atto 23 febbraio 1918, convenne innanzi al Pretore l'Amministrazione delle ferrovie, assumendo che la convenuta, per mezzo dei suoi agenti, aveva invaso un terreno di esso attore, tagliandovi delle canne e costruendovi uno steccato; e chiese perciò che il Pretore lo avesse dichiarato mantenuto in possesso, con la condanna delle ferrovie a rimettere in pristino il terreno occupato ed a risarcirgli i danni da liquidarsi in separata sede.

Che il Pretore, respinta l'eccezione di improponibilità della domanda sollevata dalla convenuta Amministrazione, ammise la prova testimoniale proposta dall'Angelini.

Che, avendo l'Amministrazione prodotto appello, il Tribunale di Avezzano dichiarò improponibile l'azione possessoria promossa dall'Angelini, ed accogliendo quindi l'appello condannò l'Angelini alle spese.

L'Angelini ha prodotto ricorso per un unico motivo:

Violazione e falsa applicazione degli articoli 3 e 76 della legge 7 luglio 1907, n. 409 e degli articoli 225, 290 e 310 della legge 20 marzo 1865 sui lavori pubblici in relazione agli articoli 2 e 4 della legge sul Contenzioso amministrativo, nonchè vizio di contraddizione.

In diritto.

Osserva che, per costante insegnamento di questo Supremo Collegio, contro un atto amministrativo, che il privato ritenga lesivo del proprio possesso, è ammessa la azione possessoria, se la pubblica amministrazione abbia agito senza che alcuna potestà le sia conferita dalla legge. In tutti gli altri casi, o se la legittimità dell'atto non sia contestata, o se la contestazione cada sulla forma. o, come nel caso particolare, sulla competenza dell'organo, dal quale il provvedimento sia stato emesso, il privato potrà agire in sede petitoria, ed in quella soltanto il magistrato ordinario potrà giudicare della lesione di diritto patrimoniale, come effetto dell'atto amministrativo, senza revocare o modificare l'atto medesimo; in conformità della lettera e dello spirito dell'art. 4 della legge 20 marzo 1865, all. *E*.

Nella specie non è impugnato, che l'Amministrazione delle ferrovie abbia acquistato da Giuseppe De Leoni, in seguito a cessione amichevole, un'area di terreno presso il fiume Turano, e l'abbia occupata per provvedere con opportune opere, alla difesa del ponte al Km. 72/921 della linea Sulmona-Roma.

Nel libello introduttivo l'Angelini, asserendo di essere proprietario e possessore della suddetta area chiese l'abbattimento delle opere eseguite ed il risarcimento dei danni e chiede, oggi, l'accoglimento del ricorso perchè, a suo dire, il provvedimento di occupazione era di competenza del Ministro. Ma è facile scorgere che codesto assunto, per lo meno ai fini del ricorso, è destituito di fondamento.

Anzitutto è intuitivo, che nè il Pretore, nè il Tribunale in grado di appello avrebbero potuto ordinare lo abbattimento delle opere eseguite dall'Amministrazione delle ferrovie, senza incorrere nella violazione della seconda parte del citato articolo 4 della

legge sul Contenzioso. Era, dunque, ed è frustraneo, per l'esame della domanda di riduzione in pristino, il ricercare se il provvedimento dovesse eventualmente emanare dal Ministro dei LL. PP., e forse perciò illeggittimo quello concesso dall'Amministrazione ferroviaria. Per altro la pretesa illegittimità del provvedimento non può neppure fondarsi sull'articolo 76 della legge 7 luglio 1907, n. 409, giacchè la occupazione ivi prevista riflette terreni da espropriare per costruzioni ferroviarie, mentre, nel caso particolare, fu occupato un terreno ceduto amichevolmente, per provvedere di urgenza, alla sicurezza di una ferrovia già costruita.

D'altra parte, per la legge del 1907 sopra citata, il Ministro dei LL. PP. ha l'alta direzione dell'Amministrazione delle ferrovie, ma questa è autonoma per quanto riflette i particolari interessi dell'azienda, e, più specialmente i problemi tecnici, che vanno studiati e risoluti dagli organi tecnici ed amministrativi all'uopo istituiti, ed è evidente che nel caso particolare, come dianzi fu detto, la occupazione del terreno adiacente al fiume Turano fu ordinata per risolvere un problema tecnico, per la deviazione del fiume stesso e la difesa del ponte, scopi codesti, che, appunto in forza della legge sopraindicata, erano e sono affidati all'Amministrazione ferroviaria.

Nè vale invocare gli articoli 225-290 della legge sui LL. PP., per sostenere, che costituendo le ferrovie una parte del patrimonio dello Stato, i provvedimenti e gli atti amministrativi, che le riguardano, abbiano carattere privato e che perciò siano sottoposti all'ordinario sindacato giurisdizionale. I trasporti di persone e di cose costituiscono, oggi, uno dei più importanti servizi pubblici e non si potrebbe negare il carattere pubblico delle Ferrovie senza contraddire ad uno di quei fini, che lo Stato impone ai propri organi nell'interesse pubblico e che richiedono un complesso di atti che *ad publicam utilitatem pertinent*.

Se, dunque, le Ferrovie non sono beni patrimoniali dello Stato; se l'Amministrazione, provvedendo alla sicurezza di esse, agisce, come è intuitivo, nell'interesse pubblico e nell'orbita delle pubbliche funzioni, non può invocarsi il sindacato giudiziario, in sede possessoria, su di un atto amministrativo compiuto, come la occupazione della quale si discute, per assicurare la stabilità di un ponte.

Attesochè, dovendosi rigettare il ricorso, il ricorrente è tenuto a sopportare le spese oltre la perdita del deposito.

PER QUESTI MOTIVI:

La Corte di Cassazione a Sezioni Unite rigetta il ricorso prodotto da Angelini Gabriele contro la sentenza del Tribunale di Avezzano del 20-31 dicembre 1919, ecc.

Anno XIV - N. 47 — 24 Novembre 1921

BOLLETTINO UFFICIALE DELLE FERROVIE DELLO STATO

Si pubblica il giovedì

INDICE

(2145) Roma, 1921-22 — Stabilimento Poligrafico per l'Amministrazione della Guerra.

Regio decreto 28 *ottobre* 1921, *relativo alla realizzazione del materiale sanitario residuato dalla guerra* (1).

VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

Vista la Convenzione 27 febbraio 1920, n. 129 rep. stipulata fra il ministro del tesoro e il Consorzio nazionale costituito per la realizzazione del materiale sanitario residuato dalla guerra, ed approvata con Nostro decreto 4 marzo 1920;

Visto l'art. 14 di detta Convenzione che dà facoltà all'Amministrazione dello Stato, dopo il primo anno di esperimento, di rescindere, mediante decreto Reale, la Convenzione medesima e di stabilire i modi di liquidazione del Consorzio;

Sentito il Comitato liquidatore delle gestioni di guerra;

Sulla proposta del Nostro ministro segretario di Stato per il tesoro.

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

La Convenzione 27 febbraio 1920, n. 129 repertorio stipulata fra il ministro del tesoro e il Consorzio nazionale per la realizzazione dei materiali sanitari residuati dalla guerra, è rescissa.

Art. 2.

Il Consorzio è messo in liquidazione.

La vendita del materiale non ancora alienato, è affidato alle ferrovie dello Stato, a sensi del R. decreto 7 novembre 1920, numero 1635.

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 16 novembre 1921, n. 268.

Art. 3.

Le operazioni di liquidazione sono affidate al Cav. Uff. Prof. Vincenzo Argese, direttore capo divisione di ragioneria nel Ministero del tesoro.

Art. 4.

Il presente decreto avrà esecuzione dal giorno successivo a quello nel quale ne sarà data comunicazione al Consorzio interessato.

Dato a San Rossore, addì 28 ottobre 1921.

VITTORIO EMANUELE.

DE NAVA.

Comunicato

Pervengono continuamente alla Direzione Generale, sia direttamente, sia per il tramite gerarchico, molti reclami, indirizzati al Consiglio di amministrazione, da parte degli agenti di diverse categorie, contro la posizione ad essi fatta nelle nuove tabelle approvate con la legge 7 aprile 1921, n. 368 appoggiandoli alla facoltà concessa dal R. D. 21 agosto 1921, n. 1240.

Premesso che i ricorsi di cui all'indicato R. decreto sarebbero prematuri perchè debbono essere presentati entro 30 giorni dalla comunicazione, la quale non è stata ancora fatta ufficialmente agli interessati o soltanto ora comincia ad esser fatta, si deve notare che i ricorsi sin qui pervenuti, non vertono, come dice il Decreto, contro *l'applicazione* agli interessati, singolarmente o collettivamente, *delle tabelle e delle norme*, ma contro le stesse norme per l'inscrizione nei quadri, emanate dal Ministro dei LL. PP. il 6 maggio 1921.

Ora è opportuno avvertire, anche per evitare nuovi inutili reclami, che il Consiglio di amministrazione non ha veste per esaminare in merito le norme emanate dal Ministro, e quindi non può prendere in considerazione reclami nel senso suesposto, che devono pertanto essere respinti.

Ordine di servizio N. 177.

Contabilità delle entrate e delle spese relative alla gestione delle Ferrovie Fiumane.

(Vedi ordine di servizio n. 147-1921).

1° Per la contabilità delle entrate e delle spese relative alla gestione degli impianti ferroviari compresi nel territorio dello

Stato di Fiume viene istituito in nomenclatura il conto fuori bilancio.

63. *Ferrovie fiumane*:

1) Esercizio:

a) Entrate (col n. 1273 di partitario);
b) Spese (col n. 1273-*bis* di partitario).

2) Provviste e lavori di ripristino e patrimoniali (col n. 1274 di partitario).

Viene pure istituito il conto fuori bilancio.

66-*bis*. Personale delle Ferrovie fiumane (col n. 1280-*bis* di partitario) al quale saranno imputate le ritenute che si effettuano al personale e la loro conseguente devoluzione ai diversi Enti creditori cui spettano, da individuarsi con sottoconti interni.

2° I prodotti del traffico saranno tenuti in evidenza, suddivisi per gestione, dai controlli di competenza e comunicati all'Ufficio contabilità prodotti di Firenze per le operazioni di sua spettanza con modalità analoghe a quelle seguite per le Ferrovie di proprietà privata esercitate dalle Ferrovie dello Stato.

3° Le spese di esercizio saranno sviluppate a cura degli uffici della Delegazione di Trieste nelle proprie scritture interne secondo la classificazione che verrà all'uopo concordata fra la Delegazione medesima, i Servizi dell'esercizio e quello di ragioneria.

4° Provvisoriamente, in attesa cioè che a cura della Delegazione di Trieste siano precisate quali delle spese per la stazione di Fiume abbiano carattere esclusivo e quali invece carattere comune alle ferrovie che vi fanno o potranno farvi capo, le spese di esercizio saranno contabilmente imputate a carico delle Ferrovie che le incontra, salvo gli storni di ragione da praticarsi a suo tempo.

5° I materiali di magazzino somministrati per la gestione delle Ferrovie fiumane in conto esercizio saranno addebitati alle medesime con l'aumento del 6 per cento per quota spese generali

di magazzino con modalità analoghe a quelle seguite per le Ferrovie della Venezia Giulia. Sarà poi applicata in sede di ragioneria sia sulle spese di esercizio come su quelle di ripristino e patrimoniali la quota del 10 per cento a titolo di spese generali di amministrazione.

6° Il servizio Ragioneria provvederà, a chiusura di esercizio, alla liquidazione del conto 63 f. b. assegnandone il saldo a debito ed a credito del Ministero della guerra.

Il Direttore generale
C. Crova.

SENTENZA

Commissario alloggi - Ordinanza - Ricorso alle vie giudiziarie - Inammissibilità.

Non è ammissibile il ricorso in via giudiziaria contro le ordinanze che il Commissario degli alloggi emette nella esplicazione del potere politico amministrativo conferitogli dalla legge.

TRIBUNALE ROMA — Sentenza 10 giugno, 4 luglio 1921 (*Presidente* Sasso; *est.* Leccadito) - Giorgi contro Ferrovie Stato.

FATTO

Con privata scrittura in data 29 aprile 1918 registrata a Roma il 20 maggio successivo al n. 3600-*bis* atti privati), il signor Giorgi Cesare concedeva in locazione all'Amministrazione delle ferrovie dello Stato, per uso di uffici, gli appartamenti del primo piano sopra il mezzanino distinti coi n. 4, 5 e 6 dello stabile di sua proprietà sito in Roma, via Gioberti n. 10 e ciò per l'annuo canone di L. 6800, pagabile in due rate semestrali anticipate di lire 3402 ciascuna, e per la durata di anni tre a partire dal 1° luglio 1918.

Col Patto VI di detta scrittura privata si stabiliva espressamente che l'Amministrazione affittuaria avrebbe avuto facoltà di eseguire nei locali quegli adattamenti, che avesse ritenuto opportuni per l'uso a cui li avrebbe adibiti, salvo a rimettere le cose in pristino a locazione finita.

Con atto di citazione in data aprile 1920, ufficiale giudiziario Narducci, il Giorgi conveniva davanti a questo Tribunale l'Amministrazione delle ferrovie dello Stato, in persona dei signori avvocato Enrico Franza e comm. Raffaele De Cornè, il primo giusta facoltà conferitagli e il secondo quale direttore generale, e, premesso che la detta Amministrazione, non avendo più bisogno dei

locali, di cui sopra, stava procedendo e ricostruendo per giunta a suo libito, come se i locali stessi fossero di sua proprietà, per adattarli al nuovo uso di abitazione, e che tutto ciò era contrario non solo a quanto era stabilito in contratto, ma anche a quanto era stabilito dalla legge, chiedeva che, con sentenza provvisoriamente esecutiva, fosse pronunciata la risoluzione del contratto *de quo* per colpa dell'Amministrazione convenuta, che fosse ordinata la riduzione delle cose in pristino entro un breve e perentorio termine, con facoltà di esso istante di procedervi direttamente, decorso infruttuosamente il termine medesimo, e che fosse l'Amministrazione stessa condannata al risarcimento dei danni, da liquidarsi in separata sede, nonchè alla rifusione delle spese e degli onorari di lite.

Costituitesi le parti regolarmente in giudizio, la causa veniva discussa e posta in decisione nella udienza del 2 maggio 1921, nella quale i procuratori delle medesime, prendevano, rispettivamente le conclusioni sopra trascritte.

DIRITTO

Osserva il Collegio che la domanda proposta dal Giorgi contro l'Amministrazione delle ferrovie dello Stato si appalesa destituita di giuridico fondamento, e, come tale, non merita di essere accolta.

Dagli atti esibiti dall'Aministrazione convenuta si rileva che il Commissario del Governo per le abitazioni in Roma nel giorno 9-10 aprile 1920 emetteva la seguente ordinanza, portante il n. 376.

« Il Commissario del Governo per le abitazioni con ufficio in via della Scrofa n. 57, visto che da informazioni assunte risulta che gli appartamenti in via Gioberti n. 10, piano 1°, interno 2, 5, 6, di proprietà del signor Cesare Giorgi, domiciliato in via dei Prefetti n. 9, e attualmente affittati come ufficio all'Amministrazione delle ferrovie dello Stato, potranno fra breve essere resi liberi in tutto o in parte dagli uffici che li occupano.

« In virtù dei poteri conferiti col R. decreto legge n. 1, del 4 gennaio 1920.

« *Ordina*: Gli appartamenti suddetti in quanto saranno resi sgombri dagli uffici stessi restano a disposizione di questo Com-

missariato, il quale li affitterà agli inquilini da designarsi dal Commissariato stesso alle condizioni che si riserva di stabilire d'accordo con l'Amministrazione delle ferrovie dello Stato, fermo restando il contratto di affitto attualmente in vigore fra l'Amministrazione medesima e il signor Cesare Giorgi, in quanto non contrario alla presente ordinanza.

« Qualsiasi destinazione degli appartamenti in parola, preordinata sia dall'affittuaria, sia dal proprietario, è dichiarata nulla ».

Con sua nota del 23 aprile 1920 detto Commissario del Governo per le abitazioni così scriveva all'Amministrazione delle ferrovie, siccome pure risulta dai documenti da quest'ultima esibiti;

« Con riferimento alla mia decisione n. 376, del 9-10 aprile corrente, comunico che la porzione di appartamento in via Gioberti, n. 10, piano 1°, comprendente 14 vani, e che sarà resa sgombra dagli attuali uffici col 1° maggio p. v. è assegnata quale abitazione al signor ing. cav. uff. Martino Lombardini, capo-divisione trazione di Roma, la cui famiglia è composta della moglie, di dodici figli e di due domestiche.

« L'amministrazione delle ferrovie dello Stato e il signor ingegner Lombardini sono invitati a comunicare a questo Commissariato per le approvazioni le condizioni di fitto, riservandosi il Commissariato stesso di portarlo a conoscenza del proprietario dello stabile signor Giorgi ».

In esecuzione di tali decisioni e notificazioni del Commissariato del Governo per le abitazioni, l'Amministrazione delle ferrovie dello Stato, con privata scrittura in data 9 giugno 1920, che è stata pure prodotta in atti (registrato a Roma il 14 agosto successivo al Reg. 965, n. 34675) cedeva in subaffitto all'ing. Lombardini i quattordici locali al primo piano dello stabile di via Gioberti, 10, non più inservienti ad uso ufficio, e ciò per la durata di mesi tredici e mezzo, a partire dal 16 maggio 1920, e quindi con scadenza del 30 giugno 1921, termine del contratto da essa Amministrazione conchiuso col Giorgi, e per il canone complessivo di L. 5637, così calcolato per l'intero periodo del subaffitto convenuto.

Ora, date tali emergenze della prova documentata, che non vengono comunque contestate dalla difesa della parte istante, sembra al Collegio che non abbia giuridico fondamento la deduzione che l'Amministrazione convenuta abbia col dare in affitto

ad uso di abitazione parte dello stabile locatole, violato una delle obbligazioni principali derivanti a di lei carico dal contratto, e sia quindi incorsa nelle sanzioni stabilite dall'art. 1584 del Codice civile, in quanto appare manifesto che la pretesa violazione, se pure di una violazione vera e propria è a parlarsi non dipenderebbe da un suo fatto volontario, ma da un ordine impartitole dal Commissario del Governo per le abitazioni nella esplicazione del potere politico amministrativo allo stesso competente, e cioè da un evento che riveste nei di lei riguardi i veri e propri caratteri giuridici del caso fortuito e della forza maggiore, dovendosi nel concetto giuridico del caso fortuito o della forza maggiore comprendere tuttti quegli avvenimenti che non si possano prevedere o ai quali non si possa provvedere, e non potendo l'Amministrazione sottrarsi all'esecuzione dell'ordine datole dal Commissario degli alloggi.

Nè appaiono giuridicamente attendibili le contrarie argomentazioni svolte in proposito dalla difesa dell'attore, e con le quali si deduce sostanzialmente che fu l'Amministrazione a provocare i procedimenti del Commissario del Governo per le abitazioni dopo che essa era già incorsa nella violazione del contratto, dando una diversa destinazione a parte dello stabile locatole, e ciò per favorire uno dei suoi funzionari, e che ad ogni modo il Commissario ebbe ad eccedere la sfera dei poteri e delle attribuzioni demandatigli dalla legge, esplicando il suo potere d'ordinanza in relazione ad uno stabile, che avendo avuto una destinazione ad uso di ufficio pubblico anteriormente alla emanazione delle norme regolatrici della requisizione e della assegnazione degli alloggi, non poteva, appunto e in virtù delle norme medesime, essere assoggettato ad una destinazione diversa.

Quanto al primo riflesso, si osserva, invero, che la circostanza di avere la stessa Amministrazione provocato i provvedimenti del Commissario per favorire uno dei suoi funzionari procede ad una affermazione del tutto gratuita, ed è quindi inattendibile, e che pure gratuita deve ritenersi l'affermazione che l'Amministrazione stessa avesse, già anteriormente all'emanazione dell'ordinanza 9-10 aprile 1920, violato il contratto col dare una diversa destinazione a parte dello stabile locatole, non bastando certo a porre in essere la verità del fatto affermato l'atto di diffida 26 feb-

braio 1920, al quale si richiama la difesa del Giorgi, e perchè tale atto promana dalla stessa parte, che ne invoca le risultanze in giudizio e, per tale suo carattere, non può quindi avere alcuna efficacia probatoria, e perchè in detto atto di diffida si accenna poi solo vagamente al proposito dell'Amministrazione ferroviaria di adibire parte dello stabile locatole, ad uso di abitazione, senza nemmeno dedursi che l'Amministrazione stessa avesse già posto in essere fatti o atti idonei a concretare tale proposito, e cioè esplicata di fatto una attività in contrasto cogli obblighi derivanti a di lei carico dallo stipulato contratto di locazione.

Per quanto poi concerne le impugnative che si rivolgono contro gli accennati provvedimenti del Commissario del Governo per le abitazioni, il Collegio osserva che le impugnative stesse non possono formare obbietto di disamina in questa sede, non essendo consentito il ricorso in via giudiziaria contro le ordinanze che il Commissario degli alloggi emette nella esplicazione del potere politico amministrativo che la legge gli conferisce, e che ad ogni modo la legalità o la legittimità dei provvedimenti, contro i quali si insorga, non potrebbero formare materia di fondate contestazioni, dovendosi nella specie avere riguardo unicamente alle norme stabilite dal R. decreto legge del 4 gennaio 1920, n. 1 che era in vigore quando fu emessa la ordinanza, della quale si tratta e da tali norme non essendo esclusa, ma essendo anzi ammessa la possibilità di destinare ad uso di abitazione i locali di ogni specie, e quindi anche quelli che, essendo già adibiti ad uso di pubblico ufficio avessero cessato da tale destinazione per espressa volontà dell'ente pubblico locatario (articoli 5 e 7 del R. decreto-legge anzidetto).

Osserva infine il Collegio che, quando pure da tutti gli anzidetti riflessi si volesse avere riguardo allo stato di necessità in cui l'Amministrazione ferroviaria è venuta a trovarsi per effetto dei provvedimenti dati a suo riguardo dal Commissario del governo per le abitazioni, la controversia dovrebbe essere ugualmente definita con una pronuncia di reiezione delle istanze di parte attrice, e ciò perchè il contratto *de quo* non conteneva alcun divieto di sub-affitto, onde l'Amministrazione locataria era perfettamente libera di cedere ad altri il godimento dello stabile locatole (art. 1573 Codice civile), e perchè la diversa destinazione

data dagli enti locali, in confronto a quella dedotta nel contratto, non si appalesa come una violazione contrattuale tale da legittimare la proposta domanda di risoluzione del contratto medesimo, dovendo il giudice, giusta il preciso disposto dell'art. 1584 Codice civile nel giudicare della domanda di risoluzione fondata su uno dei motivi indicati in detti articoli, avere riguardo alle particolari circostanze, che possono avere condotto il conduttore a mutare la destinazione della cosa locata e la considerazione delle particolari modalità del rapporto controverso facendo apparire non solo non arbitrario, ma pienamente giustificata l'opera dell'Amministrazione locataria, la quale, non avendo più bisogno per i suoi uffici di una parte dei locali affittatile, avrebbe destinato i locali medesimi ad uso di abitazione di uno dei suoi funzionari, carico di numerosa prole, e intento alla affannosa ricerca di una soluzione dello insolvibile problema di trovare un alloggio nella località, nella quale era costretto a risiedere per ragione del suo ufficio.

Rigettandosi, per le considerazioni che precedono le domande di parte attrice, dovendosi condannare lo attore alla rifusione delle spese.

Per questi motivi:

IL TRIBUNALE

Uditi i procuratori delle parti e reietta ogni contraria e diversa istanza, eccezione e deduzione.

Rigetta le domande proposte con atto di citazione 17 aprile 1920 Uff. giud. Narducci, da Giorgi Cesare contro l'Amministrazione delle ferrovie dello Sstato, ecc.

Errata-corrige.

Ordine di servizio n. 164 (*Bollettino ufficiale* n. 44, 1921):

— a pagina 718, nell'allegato B, la distanza della stazione di Fontecchio deve essere rettificata in km. 83.

(Ordine di servizio 163-1921).

— a pagina 711 la circoscrizione del 4° Riparto di Bologna è da sostituirsi con la seguente:

4° RIPARTO - *Ravenna* - Ferrara (e) - Rimini (e); Ravenna - Russi - Faenza (e); Ravenna - Lugo - Castelbolognese (e); Lavezzola - Granarolo.

BOLLETTINO UFFICIALE DELLE FERROVIE DELLO STATO

CONDIZIONI D'ABBONAMENTO

Per gli impiegati dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato e per gli avvocati delegati ferroviari. . L. **6.00**

Per le Amministrazioni ferroviarie corrispondenti. . . » **12.00**

Gli abbonamenti sono da pagarsi anticipatamente ad una stazione della rete o ad una cassa compartimentale e decorrono dal 1° gennaio di ciascun anno, non essendo ammessi per durata minore di un anno. Chi si abbona nel corso dell'anno riceve i numeri dell'annata.

La spedizione del bollettino viene fatta direttamente all'ufficio dell'abbonato pel tramite dell'ufficio compartimentale dal quale dipende. Si prega pertanto di comunicare al Servizio Personale e affari generali ogni cambiamento di indirizzo, non assumendosi l'Amministrazione alcuna responsabilità per gli eventuali disguidi causati dalla mancanza di tale comunicazione.

ANNO XIV - N. 48

1° DICEMBRE 1921

BOLLETTINO UFFICIALE DELLE FERROVIE DELLO STATO

Si pubblica il giovedì

INDICE

PARTE PRIMA — Leggi e decreti:

PARTE SECONDA — Ordini generali, Ordini di servizio, Circolari ed istruzioni *di durata indeterminata:*

(2311) Roma, 1921-22 — Stabilimento Poligrafico per l'Amministrazione della Guerra.

PARTE TERZA — Ordini di servizio e Circolari *di durata determinata:*

(*Per memoria*).

In appendice:

(*Per memoria*).

PARTE QUARTA — Giurisprudenza ferroviaria:

(*Per memoria*).

REGIO DECRETO-LEGGE 16 *ottobre* 1921, *n.* 1587, *che stabilisce un termine per il riscatto della indennità di infortunio alla gente di mare di cui all'art.* 5 *del decreto Luogotenenziale* 2 *settembre* 1917, *n.* 1392, *e agli articoli* 1, 2 *e* 5 *del decreto Luogotenenziale* 3 *aprile* 1919, *n.* 536 (1).

VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

Visti i decreti luogotenenziali 2 settembre 1917, n. 1392, e 3 aprile 1919, n. 536;

Visto il decreto del Ministero dei trasporti 13 febbraio 1919 che detta norme per l'esecuzione dei decreti precedenti;

Ritenuta la opportunità di stabilire un termine per il riscatto dell'indennità di infortunio di cui all'art. 5 del decreto luogotenenziale 2 settembre 1917, n. 1392, e di quella di cui agli articoli 1, 2 e 5 del decreto luogotenenziale 3 aprile 1919, n. 536;

Udito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta del ministro per l'industria ed il commercio, di concerto coi ministri del tesoro, della marina e del lavoro;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

E' fissato il termine massimo del 31 dicembre 1921 per far valere i diritti dipendenti dall'art. 5 del decreto luogotenenziale 2 settembre 1917, n. 1392, dagli articoli 1, 2 e 5 del decreto luogotenenziale 3 aprile 1919, n. 536.

Art. 2.

Il presente decreto sarà presentato al Parlamento per essere convertito in legge.

---

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 26 novembre 1921, n. 277.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Racconigi, addì 16 ottobre 1921.

VITTORIO EMANUELE.

BONOMI — BELOTTI — DE NAVA — BERGAMASCO — BENEDUCE.

Visto, *Il guardasigilli*: RODINÒ.

REGIO DECRETO-LEGGE 3 *novembre* 1921, *n.* 1559, *concernente riduzioni di tariffe pei trasporti ferroviari e marittimi del mosto, vini ed uve pigiate* (1).

VITTORIO EMANUELE III

PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE

RE D'ITALIA.

Viste le tariffe e condizioni per i trasporti sulle ferrovie dello Stato;

Visti gli articoli 39 e 62 (ultimo capoverso) della legge 7 luglio 1907, n. 429, modificati col R. decreto 28 giugno 1912, n. 728;

Visto il R. decreto 29 ottobre 1920, n. 1523;

Udito il Consiglio di Amministrazione delle ferrovie dello Stato;

Sentito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta del Nostro ministro segretario di Stato per i lavori pubblici, di concerto con quelli del tesoro e dell'industria e commercio;

Abbiamo decretato e decretiamo:

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 25 novembre 1921, n. 276.

Art. 1.

L'aumento sulle tariffe delle forrovie dello Stato risultante dall'art. 1 del R. decreto 20 ottobre 1920, n. 1523, è ridotto dal 300 al 200 % per i trasporti di vino e mosto comuni ed uva pigiata effettuati in base alla tariffa eccezionale P. V. n. 1060 serie *B* e *C*.

Art. 2.

I prezzi per il trasporto dei vini e mosto comuni ed uva pigiata attualmente in vigore fra scali nazionali delle linee di navigazione indicate nel R. decreto-legge n. 1267 del 5 agosto 1920, sono ridotti del 35 %.

Art. 3.

Dèl minore introito derivante dalla riduzione di cui all'art. 1 del presente decreto sarà tenuto conto nel computo dei prodotti ferroviari nella misura che verrà stabilita d'accordo tra il Ministero del tesoro e l'Amministrazione delle ferrovie dello Stato.

Art. 4.

Il presente decreto entrerà in vigore dalla data della sua pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale* del Regno, e per quanto concerne la riduzione delle tariffe di trasporto sulle ferrovie dello Stato, sarà dopo l'anno di esperimento e quando non venga revocato, presentato al Parlamento per essere convertito in legge ai sensi dell'art. 39 della legge 7 luglio 1907, n. 429, modificata dal R. decreto 28 giugno 1912, n. 728.

Ordiniamo che il presente decreto munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 3 novembre 1921.

VITTORIO EMANUELE.

BONOMI — MICHELI — DE NAVA — BELLOTTI.

Visto, *Il guardasigilli*: RODINÒ.

Regio decreto-legge 12 *novembre* 1921, *n.* 1585, *che approva le nuove condizioni e tariffe per i trasporti delle cose sulle ferrovie dello Stato* (1).

VITTORIO EMANUELE III

PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA.

Vista la legge 27 aprile 1885, n. 3048, con la quale furono approvati i contratti d'esercizio delle reti Mediterranea, Adriatica e Sicula;

Vista la legge 22 aprile 1905, n. 137, che, approvando provvedimenti per l'esercizio di Stato delle ferrovie non concesse all'industria privata, estese a queste le tariffe e condizioni dei trasporti formanti parte integrante dei citati contratti, nonchè le successive loro aggiunte e modificazioni;

Visto l'art. 38 della legge 7 luglio 1907, n. 429, modificato dalla legge 25 giugno 1909, n. 372, che prescrive di provvedere alla revisione delle condizioni dei trasporti ed al coordinamento delle medesime, per ciò che concerne le merci, alla convenzione di Berna ed alla semplificazione delle tariffe, nonchè a disciplinare l'applicazione delle disposizioni contenute nell'art. 41 della citata legge 7 luglio 1907, n. 429, riguardanti l'istradamento dei trasporti;

Sentito il Consiglio generale del traffico;

Sentito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta del nostro Ministro segretario di Stato per i lavori pubblici, di concerto con quelli del tesoro e dell'industria e commercio;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

Sono approvate le nuove condizioni e tariffe per i trasporti del-

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 26 novembre 1921, n. 277.

le cose sulle ferrovie dello Stato nel testo allegato al presente decreto (2) e vistato, d'ordine Nostro, dal Ministro proponente.

Art. 2.

Le nuove condizioni e tariffe per i trasporti delle cose sulle ferrovie dello Stato entreranno in vigore per le spedizioni effettuate a partire dal 1° gennaio 1922 per il servizio interno e cumulativo italiano; per i servizi cumulativi ferroviari-marittimi ed internazionali entreranno in vigore dalle date che saranno fissate di volta in volta dall'Amministrazione delle ferrovie dello Stato, in relazione ai necessari accordi da prendere con le Amministrazioni corrispondenti, eccezione fatta, per i servizi internazionali, di quella parte regolamentare che per le cose, bagagli esclusi, è sostituita dalla Convenzione internazionale di Berna, approvata con legge 15 dicembre 1892, n. 710, e relative appendici, la quale rimane tuttora in vigore.

Art. 3.

Restano in vigore i Regi decreti 29 ottobre 1920, n. 1523, riguardante l'aumento percentuale sui prezzi di tariffa; 28 luglio 1921, n. 1064, riguardante la riduzione dell'aumento percentuale per i trasporti di frumento, granturco e loro farine (compresi i semolini); 28 ottobre 1921, concernente la proroga al 30 aprile 1922 dell'aumento nei termini di resa, e 3 novembre 1921 concernente la riduzione dell'aumento percentuale per i trasporti di vino e mosto comuni ed uva pigiata, fruenti della tariffa eccezionale n. 106 P. V. classe 79.

Art .4.

Sulle linee esercitate dalle ferrovie dello Stato con condizioni e tariffe particolari continueranno ad essere applicate le condizioni e tariffe medesime. La presente disposizione non si applica alla linea Volterra-Saline di Volterra cui dal 1° gennaio 1922 sono

(2) Il testo delle nuove condizioni e tariffe viene pubblicato in volumi separati che a cura dell'Amministrazione ferroviaria saranno inviati alle Stazioni a disposizione del pubblico per la consultazione e posti in vendita a mezzo delle Stazioni stesse, delle agenzie e del Controllo viaggiatori e bagagli in Firenze (V. Bollettino commerciale n. 21-1921 punto 401, pag. 270).

estese, col cumulo delle distanze, le nuove condizioni e tariffe pei trasporto delle cose e quelle vigenti sulle altre linee dello Stato pei trasporti dei viaggiatori.

Art. 5.

Con altri decreti sarà provveduto:

a) alla revisione delle condizioni dei trasporti dei viaggiatori sulle linee dello Stato ed alla semplificazione delle relative tariffe;

b) a stabilire le nuove condizioni generali dei trasporti e le nuove tariffe applicabili alle linee di navigazione esercitate dallo Stato, di cui l'art. 16 della legge 5 aprile 1908, n. 111.

Art. 6.

Il presente decreto sarà presentato senza ritardo al Parlamento per essere convertito in legge.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a San Rossore, addì 12 novembre 1921.

VITTORIO EMANUELE.

BONOMI — MICHELI — DE NAVA — BELOTTI.

Visto, *il Guardasigilli*: RODINÒ.

REGIO DECRETO-LEGGE 13 *novembre* 1921, *n.* 1602, *relativo all'applicazione della tariffa speciale piccola velocità* 119 *serie* B *ai residui dell'olio minerale utilizzati per combustibile* (1).

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 26 novembre 1921, n. 277.

VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA.

Viste le tariffe e condizioni per i trasporti sulle ferrovie dello Stato;

Visti gli articoli 39 e 62 (ultimo capoverso) della legge 7 luglio 1907, n. 429, modificata col R. decreto 28 giugno 1912, n. 728;

Udito il Consiglio di amministrazione delle ferrovie dello Stato;

Udito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta del Nostro ministro segretario di Stato pei lavori pubblici, di concerto con quelli del tesoro e dell'industria e commercio;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

Nella nomenclatura e classificazione delle merci a piccola velocità (parte terza delle tariffe e condizioni per i trasporti sulle ferrovie dello Stato) la voce e la nota relativa ai « Residui della distillazione dell'olio minerale per uso di combustibile » sono sostituite come segue:

Residui della distillazione dell'olio minerale:

a) utilizzabili soltanto per combustibile, vedi allegato 9, categoria 5ª; classificazione: continentale 5-119, serie *B*); interna sicula 5;

b) utilizzabili per altri usi, vedi allegato 9 categoria 5ª e 8ª, classificazione: continentale 4-119 serie *A*; interna sicula 4.

Art. 2.

Il presente decreto entrerà in vigore il 20 novembre 1921, e dopo l'anno di esperimento, quando non venga revocato, sarà presentato al Parlamento per essere convertito in legge, continuando intanto ad avere effetto.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti

del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a San Rossore, addì 13 novembre 1921.

VITTORIO EMANUELE III

BONOMI — MICHELI — DE NAVA — BELOTTI.

Visto, *Il guardasigilli*: RODINÒ.

DECRETO MINISTERIALE 20 *novembre* 1921, *relativo alla nomina di un membro della Commissione per l'esame del problema delle vie di comunicazione fra l'Italia e la Svizzera.*

IL MINISTRO
SEGRETARIO DI STATO PEI LAVORI PUBBLICI.

Visto il decreto ministeriale 29 giugno 1921, col quale è stata istituita una Commisione per prendere in esame il problema delle vie di comunicazione internazionali fra l'Italia e la Svizzera;

DECRETA:

Il comm. ing. Leopoldo CARRARO, provveditore al Porto di Venezia, è chiamato a far parte della Commissione istituita col suddetto decreto 29 giugno 1921.

Roma, 20 novembre 1921.

Il ministro: MICHELI.

DECRETO MINISTERIALE 30 *novembre* 1921 *che fissa agli effetti della tassazione dei trasporti dei viaggiatori e delle merci, la lunghezza del tronco Cianciana-Magazzolo della linea Lercara-Filaga-Bivona-Magazzolo.*

IL MINISTRO

SEGRETARIO DI STATO PEI LAVORI PUBBLICI.

Visto l'art. 43 della legge 7 luglio 1907, n. 429;

Vista la deliberazione presa dal Consiglio d'amministrazione delle ferrovie dello Stato nell'adunanza del 13 aprile 1912, relativa al computo delle distanze tassabili pei tronchi con dentiera delle ferrovie secondarie della Sicilia;

Su proposta del Direttore generale delle ferrovie dello Stato;

DECRETA:

Agli effetti della tassazione dei trasporti dei viaggiatori e delle merci, le lunghezze del tronco Cianciana-Quattro Finaite e del tronco Quattro Finaite-Balata della linea a scartamento ridotto Lercara-Filaga Bivona-Magazzolo, sono rispettivamente fissate in km. 12 da Cianciana a Quattro Finaite e km. 9 da Quattro Finaite a Balata.

Roma, 30 novembre 1921.

Il ministro: MICHELI.

Comunicato.

AGENTI REVOCATI, DESTITUITI O LICENZIATI perchè condannati per delitti contro la proprietà

COGNOME, NOME e matricola	Qualifica	Motivo della condanna
ROSSO Antonio (130569) . .	Manovratore	Condannato alla reclusione per quattro mesi, per furto di olio commesso l'8 agosto 1919 a Settimo Torinese in in danno della Ferrovia. (Sentenza 19 febbraio 1921 della Corte di Appello di Torino).
MOLTENI Giuseppe (131960)	Conduttore	Condannato alla reclusione per cinque mesi per tentato furto di un abito da signora, commesso il 22 novembre 1919 sul bagagliaio di un treno durante il percorso da Chiasso a Milano. (Sentenza 21 maggio 1920 del Tribunale di Monza).
VICCARI Giovanni 192690).	Manovale in prova	Condannato alla reclusione per tre mesi e dieci giorni, per furto di tendoni, tendine, tiravetrine di stoffa, tavoloni e panche, commesso nel luglio 1920, in un treno merci alla stazione di Ginosa. (Sentenza 5 novembre 1920 del Tribunale di Taranto).
OLIVATI Francesco (168059)	Frenatore in prova	Condannato alla reclusione per tre anni, un mese e quindici giorni, per correità in furto di mobilia e complicità in furto di materassi, coperte, biancheria ed altro, reati commessi nel novembre 1919 a Broni, in danno di terzi. (Sentenza 19 febbraio 1921 della Corte di Appello di Casale).
BRICHETTO Otello (197764)	Manovale in prova	Condannato alla reclusione per un anno e due mesi per oltraggio contro pubblici ufficiali e per furto di guanti, commesso nella notte dal 23 al 24 giugno 1920, alla stazione di Genova Principe. (Sentenza 4 marzo 1921 della Corte di Appello di Genova).
MANTECAZZA Carlo (171302) **BARISONE** Achille (183731)	Manovratore Deviatore	Condannati alla reclusione per due mesi, per correità in tentato furto di recipienti di terra cotta, commesso il 22 marzo 1920 nel parco di Novi San Bovo. (Sentenza 17 aprile 1920 della Pretura di Novi Ligure).
BOLLANI Enrico (217159) .	Manovale in prova	Condannato alla reclusione per mesi sei, per furto di vino, commesso l'8 marzo 1921, alla stazione di Rogoredo. (Sentenza 17 giugno 1921 del Tribunale di Milano).

COGNOME, NOME e matricola	Qualifica	Motivo della condanna
PORIELLI Eugenio (206472)	Manovale in prova	Condannato alla reclusione per mesi quattro e giorni quindici, a mesi tre d'interdizione dai pubblici uffici ed a lire cento di multa per tentato furto di tavole commesso il 3 aprile 1921 a Sampierdarena in danno della Ferrovia, e per corruzione dei RR. Carabinieri che avevano proceduto all'arresto. (Sentenza 11 luglio 1921 della Corte di appello di Genova).
BASSANI Pietro (184776)	Manovale in prova	Condannato alla reclusione per un mese e quindici giorni, per tentato furto di fiaschi di vino, commesso il 1° gennaio 1920 alla stazione di Mestre. (Sentenza 27 maggio 1920 della Pretura di Mestre).
LACCHÈ Igino (178700)	Manovale in prova	Condannato alla reclusione per un anno e due mesi, per furto continuato di benzina ed olio di lino, commesso il 3 aprile 1919 e precedentemente al Magazzino Approvvigionamenti di Roma Trastevere. (Sentenza 29 novembre 1920 della Corte di Appello di Roma).
FRANCIONI Lorenzo (110225).	Fuochista	Condannato a sei mesi di carcere, per complicità in furto di stoffe commesso verso la fine di giugno o il principio di luglio 1919, nella stazione di Trieste. (Sentenza 25 febbraio 1920 del Tribunale Provinciale di Trieste.
MAZZOCCHI Sigismondo (186532).	Manovale in prova	Condannato alla reclusione per dieci mesi, per furto di tessuti di lana, commesso il 21 aprile 1920 allo scalo di Milano P. Romana. (Sentenza 2 giugno 1920 del Tribunale di Milano).
DE MICHELIS Guglielmo (184374).	Manovale in prova	Condannato alla reclusione per tre mesi ed a lire 300 di multa, per truffa commessa in Casale il 27 gennaio 1921 in danno di Rapetti Lorenzo. (Sentenza 26 marzo 1921 della Pretura di Casale).
BOSELLI Cesare (131455).	Deviatore	Condannato alla reclusione per tre mesi ed alla multa di lire 100, per ricettazione di un collo tessuti di lana, rubato il 21 luglio 1920 alla stazione di Parma. (Sentenza 9 febbraio 1921 della Corte di Appello di Parma).
VILARDO Cristoforo (4328)	Fuochista	Condannato alla reclusione per un anno ed alla multa di lire 200, per ricettazione di oggetti di provenienza furtiva in Catania nel marzo 1919. (Sentenza 29 maggio 1920 della Corte di Appello di Catania).

Ordine di servizio N. 178.

Apertura all'esercizio del tronco di ferrovia Cianciana-Magazzolo della linea a scartamento ridotto Lercara-Bivona-Cianciana-Magazzolo, e soppressione della fermata di Maurici Cianciana della linea P.-Empedocle-Ribera.

Il giorno 3 dicembre 1921, si aprirà all'esercizio il tronco di ferrovia Cianciana-Magazzolo della linea a scartamento ridotto Lercara-Bivona-Cianciana-Magazzolo e sarà esercitato dall'Amministrazione delle ferrovie dello Stato, venendo compreso nella rete delle ferrovie secondarie (gruppo Sicilia).

Con la stessa data verrà soppressa la fermata di Maurici Ciancina della linea P. Empedocle-Ribera, istituita in via provvisoria con l'O. S. 96-1917.

I. — Descrizione del nuovo tronco.

Il tronco Cianciana-Magazzolo si allaccia in questa ultima stazione alla linea a scartamento ridotto Porto Empedocle-Ribera; ha origine alla stazione di Cianciana e termina alla stazione di Magazzolo.

E' a scartamento ridotto di m. 0,95.

La sua lunghezza è di m. 13.998,23 fra gli assi dei fabbricati viaggiatori di Cianciana e di Magazzolo, la sua lunghezza totale compresi i m. 205,60 prima della stazione di Cianciana, risulta quindi di km. 14.203,93.

I piazzali delle stazioni di Cianciana e di Quattro Finaite e della fermata di Balata sono in orizzonte.

Le progressive indicate nel presente Ordine di Servizio si riferiscono all'asse del fabbricato viaggiatori della stazione di Lercara Bassa; origine della linea.

Fra le progressive km. 54 + 125,07 — km. 56 + 334,52, km. 57,382,49 — km. 58 + 397,35 e km. 61 + 170,67 — km. 62 + 982,84

il tronco oltre il binario ad aderenza è armato con rotaia dentata sistema Strubb.

La massima pendenza nei tratti ad aderenza è del 25 per mille e nei tratti a dentiera del 75 per mille.

Il raggio minimo delle curve è di m. 100.

Vi sono n. 82 opere d'arte fra le quali le più importanti sono: un viadotto a quattro luci di m. 15, un ponticello di m. 7, due cavalcavia di cui uno a 3 luci di m. 6 e l'altro ad una sola luce di m. 6.

Vi sono n. 8 case cantoniere doppie ed una garetta. Vi sono n. 12 passaggi a livello tutti aperti muniti di tabelle « Attenti al treno ».

Circuito telefonico allacciato a tutte le stazioni del tronco Magazzolo-Cianciana.

II. — Descrizione delle stazioni.

Stazione di Cianciana.

Fabbricato viaggiatori a sinistra alla progressiva km. 53 + 035,27.

Magazzino merci e piano caricatore scoperto con carico di fianco.

Cesso isolato e rifornitore della capacità di mc. 50.

Binari di corsa due della lunghezza utile circa m. 190.

Binari merci due: uno pel piano caricatore e l'altro pel carico diretto.

Stazione di Quattro Finaite.

Fabbricato viaggiatori a sinistra alla progressiva km. 58 + 536,74, piano caricatore scoperto con carico di fianco. Cesso isolato. Rifornitore della capacità di mc. 25. Binari di corsa due della lunghezza utile di circa 180 metri.

Binario merci pel piano caricatore.

Fermata di Balata.

Fabbricato viaggiatori a destra alla prog. km. 63 + 633,72, piano caricatore scoperto, cesso isolato.

Binario di corsa uno, binario pel piano caricatore uno.

III. — Dipendenza.

All'esercizio del tronco provvede, sotto la dipendenza del Capo Compartimento di Palermo, il Capo dell'Esercizio delle ferrovie Secondarie (Gruppo Sicilia) con le norme stabilite dall'O. S. 175-1911 e dall'O. G. 3-1915.

Per il servizio sanitario il tronco dipende dall'Ufficio Sanitario Compartimentale di Palermo.

Per le forniture di magazino il tronco appartiene al gruppo 20° (Ferrovie Secondarie Gruppo Sicilia) della circoscrizione dei magazzini di approvvigionamento di cui all'O. S. 392-1914.

IV. — Esercizio.

L'esercizio del tronco viene fatto in base agli appositi regolamenti ed istruzioni per le linee secondarie a scartamento ridotto di cui agli O. S. 323-1915 e 19-1916.

V. — Servizi ai quali sono abilitate le stazioni.

Le stazioni di Cianciana e di Quattro-Finaite sono abilitate a tutti i servizi.

La fermata di Balata è abilitata al servizio viaggiatori e bagagli come fermata facoltativa e sarà abilitata a tutti i servizi merci nei mesi da giugno a novembre compresi.

I trasporti tanto in servizio locale, quanto da oltre e per oltre Magazzolo si effettuano in base alle norme di cui l'allegato *C* all'O. S. 249-1912, all'O. S. 189-1913 ed alle condizioni e norme delle vigenti tariffe, compresi gli aumenti e l'addizionale in vigore.

VI. — Distanze chilometriche - Pubblicazioni.

Le distanze chilometriche tassabili fra le stazioni del tronco Cianciana-Magazzolo sono quelle risultanti dall'allegato *B* al presente Ordine di Servizio.

Nell'allegato *A* sono riportate le aggiunte e variazioni che devono essere apportate alle vigenti pubblicazioni.

Le quote per il computo dei prezzi dei biglietti di corsa semplice da oltre o per oltre P. Empedocle sono quelle indicate qui appresso e formate sulla base della tariffa ordinaria per treni omnibus col ribasso del 25 per cento.

da Cianciana a P. Empedocle staz. 1ª classe L. 21.55.
3ª classe L. 8.60.

da Quattro Finaite a P. Empedocle staz. 1ª classe L. 18.25.
3ª classe L. 7,40.

da Balata a P. Empedocle staz. 1ª classe L. 15.55.
3ª classe L. 6.40.

Dette quote e quelle afferenti ai percorsi sulla rete principale devono essere depurate dal diritto speciale (50 centesimi o una lira) per aggiungerlo poi una volta sola per ogni viaggiatore sul prezzo complessivo.

I documenti da presentarsi pei trasporti in servizio locale del tronco e per quelli da oltre e per oltre Porto Empedocle sono quelli in uso nella rete principale.

VII. — Contabilità delle stazioni.

Valgono le norme in vigore sulla rete principale emanate con gli O. S. 160-1909; 170, 171, 174, 191, 379 e 401 del 1913, circolare 66-1913 ed O. S. 26-1920.

I prodotti relativi al nuovo tronco saranno versati con unica distinta mod. R. 99, insieme a quelli della rete principale.

Le stazioni di Cianciana e di Quattro Finaite e la fermata di Balata dovranno compilare pei trasporti destinati oltre la stazione di P. Empedocle sulla linea a scartamento normale separati riassunti delle spedizioni a G. V. e P. V. e così pure separati riassunti degli arrivi per le provenienze dalla linea a scartamento normale.

Le stazioni di Cianciana e di Quattro Finaite e la fermata di Balata effettueranno il versamento alla Cassa Compartimentale di Palermo ogni due giorni e devono inscriversi nell'elenco annesso all'O. S. 184-1913 con l'indicazione della periodicità di cui alla lettera *B*.

VIII. — Orari e composizione dei treni.

Sul tronco di linea Cianciana-Magazzolo saranno attivate giornalmente due coppie di treni viaggiatori.

I treni saranno composti di carrozze aventi posti di 1ª e 3ª cl.

I veicoli viaggiatori sono muniti di freno completo a vuoto e sono illuminati a luce elettrica.

I carri da merci hanno l'apparecchio del freno a vuoto.

IX. — Carte di libera circolazione.

Tutte carte di libera circolazione che comprendono la linea P. Empedocle-Ribera dovranno per l'anno in corso essere tenute valide anche pel tronco Cianciana-Magazzolo.

Allegato **A** *all'ordine di servizio N. 178-1921.*

Nel « Prontuario generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della rete dello Stato (edizione giugno 1914):

— a piè della pagina 46 modificare la nota *(d)* nel modo seguente:

« *(d)* Stazione di transito con le linee complementari a scartamento ridotto Bivio Sciacca-Ribera-Magazzolo-Porto Empedocle e Magazzolo-Cianciana ».

— nella carta delle ferrovie dello Stato e nell'indice grafico tracciare il nuovo tronco Magazzolo-Cianciana;

— a piè della tabella (125) orto Empedocle-Palermo, a pagina 103, modificare la nota (1) nel modo seguente:

« (1) Punto di diramazione per le linee complementari a scartamento ridotto Bivio Sciacca-Ribera-Magazzolo-Porto Empedocle e Magazzolo-Cianciana ».

— a pagina 104 sostituire la tabella (136) *Lercara bassa-Bivona-Cianciana-Magazzolo* con quella di cui all'allegato *B*, e nella tabella (135) *Bivio Sciacca-Ribera-Magazzolo-Porto Empedocle* cancellare il nome di Maurici Cianciana e le relative distanze.

Nel « Prontuario dei servizi cumulativi e di corrispondenza » (edizione 1° aprile 1915):

— a pagina 7 fra i nomi delle stazioni di Balangero e Balma Campiglia inserire il nome di « Balata » con l'indicazione della pagina 28;

— a pagina 10 prima del nome della stazione di Ciano d'Enza trascrivere il nome di « Cianciana » con l'indicazione della pagina 28;

— a pagina 15 fra i nomi delle stazioni di Quarto Astese e Quattro Strade inserire il nome di « Quattro Finaite » con l'indicazione della pagina 29;

— a pagina 28 fra i nomi delle stazioni di Assoro e Bellia trascrivere:

Balata	Lercara bassa-Bivona Cianciana-Magazzolo	—	—	—	—	50	—				G *(a)*
		A *(a)*	P *(a)*	V.B*(a)*			F				

fra i nomi delle stazioni di Cavalcatore e Contuberna inserire:

Cianciana	Lercara bassa-Bivona Cianciana-Magazzolo	—	—	—	—	71	—				G
		A	P	V. B.			F				

cancellare il nome di Maurici Cianciana e le relative indicazioni a piè della pagina stessa trascrivere la seguente nota:

« (a) Il servizio si effettua nei soli mesi da giugno a novembre compresi ».

— a pagina 29 fra i nomi delle case cantoniere di Ronza e S. Luca inserire:

Quattro Finaite	Lercara bassa-Bivona Cianciana-Magazzolo	—	—	—	—	59	—				G
		A	P	V.B			F				

Segue *Allegato* **B** *all'ordine di servizio N. 178-1921.*

Nella « Prefazione generale all'orario generale di servizio » (edizione marzo 1921):

— a pagina 8 fra i nomi delle località di Baiano di Spoleto e Baldichieri Tigliole inserire:

Balata	F S S	unico

— a pagina 10 fra i nomi delle località di Ciampino e Cillareyes inserire:

Cianciana	F S S	unico

— a pagina 12 cancellare il nome di Maurici Cianciana e le relative indicazioni;

— a pagina 14 fra i nomi delle località di Quart Villefranche e Quercianella Sonnino inserire

Quattro Finaite	F S S	unico

Nell' elenco delle stazioni che partecipano alle tariffe speciali n. 1 e 11 G. V. in servizio cumulativo ferroviario-marittimo » (edizione 1 maggio 1915):

— a pagina 14 fra i nomi delle stazioni di Bagheria e Balestrate inserire / Balata /3/3/2/
e fra i nomi delle stazioni di Cerda e Cinisi Terrasini inserire / Cianciana /3/3/3/

— a pagina 46 fra i nomi delle stazioni di Prizzi e Racalmuto inserire / Quattro Finaite /3/3/3/

Nel fascicolo delle distanze chilometriche da valere per la tassazione dei trasporti in servizio diretto ferroviario-marittimo » (edizione 17 febbraio 1916):

— a pagina 66 fra i nomi delle stazioni di Bagheria e Balestrate inserire

Balata (1)	Porto Empedocle stazione	144 50 *	151 50 *

— a pag. 67 fra i nomi delle stazioni di Cerda e Cinisi Terrasini inserire:

Cianciana (1)	Porto Empedocle stazione	144 71 *	151 71 *

— a pagina 71 fra i nomi di Prizzi e Racalmuto inserire

Quattro Finaite (1)	Porto Empedocle stazione	144 59 *	151 59 *

Allegato **B** *all'ordine di servizio N. 178-1921.*

(136) Lercara b[illegible] - Bivona - Cianciana - Magazzolo.

	Lercara bassa	Lercara alta	S. Luca	Depupo Castronovo	Filaga	Contuberna				Cianciana	Quattro Finaite	Balata
Lercara bassa												
Lercara alta	8											
S. Luca	16	8										
Depupo Castronovo	18	10	2									
Filaga	29	21	14	12								
Contuberna	37	30	22	20	9							
Cianciana												
Quattro Finaite										12		
Balata										21	9	
Magazzolo											13	4

Ordine di servizio N. 179.

Abbonamenti al Bollettino ufficiale delle ferrovie dello Stato.

(Vedi ordine di servizio n. 121-1920).

Con riferimento all'Ordine di Servizio n. 121-1920 si porta a conoscenza degli interessati che per l'anno 1922 il prezzo di abbonamento al *Bollettino Ufficiale* delle ferrovie dello Stato viene portato a L. 12 per gli impiegati dell'Amministrazione e per gli avvocati delegati ferroviari e a L. 25 per i privati e per le Amministrazioni ferroviarie in corrispondenza, ed altri enti pubblici o privati.

Per quanto riguarda il versamento dell'importo dell'abbonamento, gli agenti dell'Amministrazione potranno seguitare ad eseguirlo presso le Stazioni, mentre i privati e le Amministrazioni ferroviarie in corrispondenza, ecc. dovranno effettuarlo al Servizio personale e Affari generali Ufficio 5°.

Ordine di servizio N. 180.

Costituzione del Comitato amministratore dell'Opera di Previdenza.

Si porta a conoscenza del personale che il Consiglio d'Amministrazione, con deliberazione 5 novembre 1921, ha riconfermato per un altro biennio, a partire dal 3 novembre 1921, i sigg. GIACHI cav. uff. Michele - Ispettore capo a riposo - e GIORGI Ernesto - Capo conduttore a riposo - nella carica di membri del Comitato Amministratore dell'Opera di Previdenza, dalla quale erano scaduti per compiuto biennio, a termini dell'art. 2 del Regolamento per il funzionamento dell'Opera stessa.

Circolare N. 44.

Norme per la piombatura dei carri.

Con riferimento a quanto è stato disposto con l'O. S. 162-1921, si dispone che al punto 47 a pag. 28 del fascicolo delle Norme per la piombatura dei carri (edizioni dicembre 1918 e luglio 1919), vengano cancellate le parole « *al Magazzino Approvvigionamenti di Torino* (*Via Nizza*) » e sostituite le parole « *ai Magazzini Approvvigionamenti sotto la cui giurisdizione trovansi le stazioni* ».

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9, 15, 19, 20 21 *e* 22

Il Direttore generale
C. CROVA.

Errata-corrige.

Bollettino ufficiale n. 34-1921.

A pagina 5 riga 19 dell'ordine di Servizio n. 119 relativo all'apertura della linea Russi-Faenza con diramazione Granarolo-Lugo, dopo le parole « al 2° riparto con sede a Rimini » aggiungere:

— . . . . .restando compresa, per quanto riguarda le disinfezioni, nella zona di azione della squadra di Bologna (vedasi allegato *D* alle Norme d'applicazione del Regolamento per la disinfezione dei veicoi. . . . . .).

Nell'allegato *E* all'Ordine di servizio n. 119-1921 (Bollettino ufficiale n. 34-1921) le distanze riguardanti il raddoppio di *Campo di Carne* e la stazione di *Rufina* devono essere le seguenti:

Campo di Carne . .	647	654	678	801	763	731
Rufina	298	305	329	452	414	382

BOLLETTINO UFFICIALE DELLE FERROVIE DELLO STATO

CONDIZIONI D'ABBONAMENTO

Per gli impiegati dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato e per gli avvocati delegati ferroviari . . L. 12.00

Per i privati, le Amministrazioni ferroviarie corrispondenti, ed altri enti . . . . » 25.00

Gli abbonamenti sono da pagarsi dagli agenti anticipatamente ad una stazione della rete o ad una cassa compartimentale. I privati debbono inviare l'importo dell'abbonamento direttamente al Servizio Personale e Affari generali, ufficio 5°, a Roma.

Gli abbonamenti decorrono dal 1° gennaio di ciascun anno, non essendo ammessi per durata minore. Chi si abbona nel corso dell'anno riceve i numeri dell'annata.

La spedizione del bollettino viene fatta per gli agenti ferroviari direttamente all'abbonato pel tramite dell'ufficio dal quale dipende e per i privati e Amministrazioni ferroviarie in corrispondenza, ecc. all'indirizzo, che sarà da essi indicato, a mezzo posta. Si prega pertanto di comunicare al Servizio Personale e Affari Generali ogni cambiamento di indirizzo, non assumendosi l'Amministrazione alcuna responsabilità per gli eventuali disguidi causati dalla mancanza di tale comunicazione.

ANNO XIV - N. 49

8 DICEMBRE 1921

BOLLETTINO UFFICIALE DELLE FERROVIE DELLO STATO

Si pubblica il giovedì

INDICE

PARTE PRIMA — Leggi e decreti:

PARTE SECONDA — Ordini generali, Ordini di servizio, Circolari ed istruzioni *di durata indeterminata*:

PARTE TERZA — Ordini di servizio e Circolari *di durata determinata*:

(*Per memoria*)

In appendice:

(*Per memoria*)

PARTE QUARTA — Giurisprudenza ferroviaria:

(*Per memoria*).

(2372) Roma, 1921-22 — Stabilimento Poligrafico per l'Amministrazione della Guerra.

REGIO DECRETO 19 *settembre* 1921, *n.* 1623, *che provvede alla ripartizione della spesa di L.* 90,000,000, *autorizzata con l'art.* 13, *lett.* o) *della legge* 20 *agosto* 1921, *n.* 1177, *per costruzione di strade ferrate nelle diverse provincie del Regno* (1).

VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

Vista la legge 20 agosto 1921, n. 1177;

Ritenuta la necessità di provvedere all'assegnazione dei fondi autorizzati con l'art. 13, lettera *o*) della legge sopracitata;

Sentito il Comitato interministeriale di cui all'art. 10 della legge stessa;

Sulla proposta del nostro Ministro Segretario di Stato pei lavori pubblici di concerto con quello del tesoro;

Abbiamo decretato e decretiamo:

La spesa di L. 90,000,000, autorizzata con l'art. 13, lettera *o*) della legge 20 agosto 1921, n. 1177, per costruzione di strade ferrate nelle diverse provincie del Regno, in aggiunta alle precedenti autorizzazioni, è assegnata nel modo indicato nella tabella annessa al presente decreto, firmata, d'ordine Nostro, dai ministri proponenti.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato sia inserto nella raccolta ufficiale delle Leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Racconigi, addì 19 settembre 1921.

VITTORIO EMANUELE

DE NAVA — MICHELI.

Visto: *Il guardasigilli*: RODINÒ.

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 3 dicembre 1921, n. 283.

TABELLA allegata al decreto Reale 19 settembre 1921, per la assegnazione della spesa autorizzata per costruzione di strade ferrate nelle diverse Provincie del Regno (legge 20 agosto 1921, n. 1177, art. 13, lettera *o*).

1. Completamento della ferrovia da Cuneo a Ventimiglia (legge 30 giugno 1904, n. 293) . . . . L. 7,000,000.—
2. Costruzione della ferrovia Fossano-Mondovì-Ceva (legge 19 luglio 1909, n. 518) . . . . » 5,000,000.—
3. Costruzione di un tronco ferroviario per il raccordo diretto della stazione di Ronco sulla linea Torino-Genova, col tronco Arquata-Tortona (legge 21 luglio 1911, n. 846) . » 900,000.—
4. Costruzione delle ferrovie venete: Udine-Maiano, Sacile Pinzano-Vittorio-Ponte sulle Alpi, Montebelluna-Susegana (Regi decreti 1° novembre 1914, n. 1244, 1° aprile 1915, n. 4265 e decreti luogotenenziali 12 settembre 1915, n. 1503, 1° giugno 1916, n. 970 e 13 giugno 1916, n. 971) . . . . » 10,000,000.—
5. Costruzione della ferrovia Ostiglia-Treviso (articolo 2 del R. decreto 8 luglio 1919, n. 1258 modificato dall'art. 5 del R. decreto 3 aprile 1921, n. 337) . . . . » 2,000,000.—
6. Completamento della ferrovia Aulla-Lucca (legge 27 aprile 1916, n. 551) . . . . » 4,000,000.—
7. Costruzione della ferrovia Sant'Arcangelo-Urbino (leggi 9 luglio 1905, n. 413 e 12 luglio 1908, n. 444) . . . . . . » 5,000,000.—
8. Completamento della linea di circonvallazione della città di Roma (legge 4 aprile 1912, n. 297) . . . . » 3,000,000.—
9. Costruzione della ferrovia direttissima Roma-Napoli (leggi 30 giugno 1904, n. 293, 12 luglio 1908, n. 444, e 12 marzo 1911, n. 258) . . . . » 35,000,000.—
10. Costruzione delle ferrovie complementari a sezione ridotta della Sicilia, comprese le diramazioni Bivio Filaga-Prizzi-Palazzo Adriano e Bella-Aidone (legge 9 luglio n. 1905, n. 413 e 12 luglio 1908, n. 444 e decreto Luogotenenziale 13 aprile 1919, n. 567) . . . . » 15,000,000.—
11. Costruzione delle ferrovie calabresi, Cosenza-Paola, a sezione normale, e Pietrafitta-Rogliano-Lagonegro-Castrovillari-Spezzano Albanese, a sezione ridotta (leggi 9 luglio 1905, n. 413, e 12 luglio 1908, n. 444) . . . . . . » 500,000.—
12. Studi e sussidi per studi relativi a nuove ferrovie . . . » 600,000.—
13. Spese per studi, progetti, direzione e sorveglianza delle nuove costruzioni ferroviarie . . . . » 2,000,000.—

90,000,000.—

Visto, d'ordine di Sua Maestà il Re:
Il ministro dei lavori pubblici: MICHELI.
Il ministro del tesoro: DE NAVA.

REGIO DECRETO 8 *novembre* 1921, *n.* 1636, *concernente norme per l'assegnazione dei contributi statali e la equa determinazione dei prezzi per la costruzione di case popolari ed economiche* (1).

VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

Visto l'art. 32 della legge 20 agosto 1921, n. 1177;
Sentito il Comitato di cui all'art. 10 della legge stessa;
Sulla proposta dei Nostri ministri segretari di Stato per l'industria e il commercio e per il lavoro e le assicurazioni sociali;
Abbiamo decretato e decretiamo:

CAPO I.

Criteri per l'assegnazione dei contributi per costruzione di case popolari ed economiche.

Art. 1.

A termine dell'art. 32 della legge 20 agosto 1921, n. 1177, si applicheranno le seguenti norme nell'assegnare i contributi al pagamento di una parte degli interessi sulle operazioni di mutuo previste dalle vigenti disposizioni per costruzione di case popolari ed economiche, per quanto riguarda le disponibilità seguenti:

a) i fondi che alla data del presente decreto residueranno dopo soddisfatti gli impegni in corso e le altre erogazioni di carattere obbligatorio prescritte dalla legge 7 aprile 1921, n. 463;

b) i 18 milioni di cui alla lettera *a*) dell'art. 28 della legge 20 agosto 1921, n. 1177.

Art. 2.

Per ogni regione si sommerà l'importo dei capitali pei quali gli Enti costruttori hanno chiesto il contributo in base alle domande pervenute al Ministero d'industria e commercio entro il termine di legge del 31 marzo 1921, senza tener conto se siano state o non soddisfatte.

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 2 dicembre 1921, n. 282.

Prendendo a base la somma dei capitali come sopra calcolati, si determinerà la quota proporzionale che competerebbe a ogni regione sulla somma di 50 milioni, sebbene già in parte erogata, che rappresenta la totalità dei fondi assegnati pel pagamento dei contributi statali dall'art. 1, del R. decreto-legge 2 maggio 1920, n. 521; dall'art. 1, comma 1°, della legge 7 aprile 1921, n. 463 e dall'art. 28, lett. *a*), parte 1ª della legge 20 agosto 1921, n. 1177.

Dalla quota di competenza di ogni regione si dedurrà la somma dei contributi già concessi alla regione stessa, nonchè quella per i mutui suppletivi indispensabili per ultimare le costruzioni in corso, e la cifra residuale rappresenterà il contingente regionale. Questo però non potrà in niun caso superare i 5 milioni complessivi di contributi, e la eccedenza andrà ad aumento del contigente delle regioni meno dotate e delle altre per le quali il fabbisogno qualitativo edilizio richiede un equo riguardo.

Il piano di assegnazione dei contributi alle singole regioni in base ai criteri di calcolo sopra indicati risulta dalla tabella allegata al presente decreto.

Art. 3.

Per rendere possibile l'accoglimento del maggior numero delle domande meritevoli di considerazione, l'importo dei progetti presentati da qualsiasi Ente costruttore potrà essere limitato alle esigenze di un programma costruttivo di immediata attuazione su parere tecnico dei funzionari competenti, e sentito il Comitato interministeriale per il finanziariamento delle imprese edilizie.

Tuttavia entro i limiti del contingente regionale determinato in base alle disposizioni del precedente articolo, le domande presentate dai vari Enti per somme non superiori a lire 500.000 potranno essere accolte per intero.

Il contigente regionale sarà erogato soddisfacendo, con riserva delle eventuali riduzioni di cui al presente articolo, le domande nel seguente ordine di precedenza:

1° quelle relative a centri aventi popolazione inferiore a 40.000 abitanti;

2° quelle di Cooperative di mutilati o invalidi di guerra;

3° quelle dei Comuni, delle Provincie e degli Enti autonomi per costruzione di case popolari ed economiche;

4° quelle degli Enti pei quali alla data del presente decreto risulti al Ministero che abbiano iniziato le costruzioni.

Art. 4.

Tutte le domande di cooperative devono essere completate con l'invio al Ministero per l'industria e il commercio di un elenco di soci che, a costruzioni finite, risulteranno assegnatari di alloggi con le indicazioni, per i mutui della Cassa depositi e prestiti, relative alla Amministrazione da cui dipendono, al grado, allo stipendio, o pensione e alle eventuali cessioni esistenti.

Art. 5.

Il fondo di 2 milioni di lire previsto nell'art. 28 lettera *b*) della legge 20 agosto 1921, n. 1177, sarà erogato col seguente ordine di precedenza:

a) a favore delle domande relative a Provincie nelle quali nessun Ente costruttore abbia conseguito contributi, e per le quali non siano pendenti domande presentate entro il 31 marzo 1921;

b) a favore delle domande relative a provincie nelle quali nessun Ente costruttore abbia ottenuto contributi alla entrata in vigore della citata legge, ma per le quali siano pendenti domande presentate entro il 31 marzo 1921 ed aventi perciò la possibilità di essere soddisfatte con disponibilità diverse dai 2 milioni di lire.

Agli effetti del citato art. 28. lett. *b*) e della finalità della legge, non si terrà conto delle operazioni di mutuo che per la loro esiguità siano sproporzionate alle esigenze edilizie della provincia.

Art. 6.

I provvedimenti che importino gestione dei fondi assegnati per concorrere alla costruzione di case popolari ed economiche dalla legge 20 agosto 1921, n. 1177, e dai precedenti atti legislativi, saranno emessi sentito il parere del Comitato interministeriale per il finanziamento delle imprese edilizie.

Capo II.

Norme per mantenere i costi delle costruzioni finanziate in giusta relazione con quelli delle materie prime e della mano d'opera.

Art. 7.

L'aggiudicazione dei lavori di costruzione delle case da parte di cooperative edilizie che godono del contributo dello Stato dovrà avvenire esclusivamente mediante gare ad offerte di prezzi ed a ribasso sui prezzi stabiliti dalla Stazione appaltante escludendo qualunque forma di contratto a rimborso di spesa, fra almeno cinque ditte, e i capitoli speciali e gli atti definitivi di appalto, dovranno riportare l'approvazione del Ministero d'industria e commercio.

Art. 8.

Nei capitolati speciali che devono far parte dei contratti di aggiudicazione dei lavori, di cui all'articolo precedente, dovranno essere indicati i prezzi unitari, di preferenza globali, riferiti al minor numero possibile di voci e comprendenti tutto quanto occorre per ciascun lavoro completamente finito.

Ai capitolati speciali predetti dovranno essere unite le analisi dei prezzi

con tutti gli elementi necessari, almeno per le categorie di lavori che hanno maggiore importanza nell'appalto.

Dovrà essere prescritta la revisione dei prezzi a periodi non inferiori a sei mesi, nè superiori a un anno; nelle successive revisioni dovrà però rimanere invariato il compenso all'impresa per spese generali ed il suo beneficio quale risulta dal contratto, salvochè la revisione porti una diminuzione dei prezzi.

I nuovi prezzi concordati colle imprese in seguito alle revisioni periodiche, dovranno essere approvati dai Consigli d'amministrazione delle Cooperative e del Ministero d'industria e commercio.

Art. 9.

I compensi di progetto e di direzione dei lavori delle Cooperative edilizie che abbiano ottenuto il contributo dello Stato, quando vadano a carico dei mutui, dovranno riportare l'approvazione del Ministero d'industria e commercio.

Art. 10.

Quando i prezzi unitari elementari delle costruzioni delle Cooperative edilizie aggiudicate con contratti anteriori alla data del presente decreto, per effetto delle successive revisioni abbiano raggiunti limiti non più in relazione con i costi delle mercedi e delle materie prime, potrà il Ministero d'industria e commercio negare il nulla osta alle somministrazioni sui mutui concessi dalla Cassa dei depositi e prestiti, fino a quando non siano stati concordati fra la Cooperativa e l'Impresa nuovi prezzi ritenuti equi dal Ministero medesimo.

Il Ministero dell'industria e del commercio sentirà il parere del Comitato interministeriale per il finanziamento delle imprese edilizie:

a) nell'approvare i prezzi concordati con le imprese a norma dell'articolo 9, ultimo comma;

b) nell'approvare i compensi di progetto e di direzione a norma dell'art 10;

c) nel giudicare se siano da ritenersi equi i nuovi prezzi concordati fra Cooperativa ed Impresa a norma del presente articolo;

d) nel rilasciare o negare il nulla osta alle somministrazioni sui mutui concessi dalla Cassa dei depositi e prestiti, parimenti a norma del presente articolo.

Nei casi previsti alle lettere *a, b, c*, il Comitato interministeriale predetto sarà coadiuvato dalla Commissione tecnica di cui al successivo art. 15.

Art. 11.

Intervenendo a favore di una Cooperativa edilizia una nuova concessione di mutuo e di contributo, o anche di solo contributo le condizioni stipulate dalla medesima, tanto colle Imprese quanto colle Direzioni dei lavori,

non possono estendersi ai nuovi mutui, sia che essi debbano servire a far fronte ai maggiori costi delle materie prime e della mano d'opera, sia che vengano destinati ad un ampliamento del programma costruttivo, senza l'autorizzazione del Ministero che potrà prescrivere eventualmente nuove gare.

Art.12.

I disegni definitivi delle costruzioni non potranno essere modificati senza speciale autorizzazione del Ministero d'industria e commercio.

Sentito il Comitato interministeriale per il finanziamento delle Imprese edilizie potrà essere disposto che la spesa per le varianti sia esclusa dal mutuo e dal contributo.

Art. 13.

Gli Enti costruttori di case popolari ed economiche che abbiano ottenuto il contributo dello Stato, dovranno tenere al corrente la contabilità dei lavori secondo le norme prescritte nel regolamento per la direzione, contabilità e collaudazione dei lavori dello Stato, approvato con R. decreto 25 maggio 1895, n. 350, e perciò dovranno tenere al corrente, colle norme prescritte nel regolamento predetto almeno i seguenti registri che dovranno mettere sempre a disposizione degli ingegneri e degli altri funzionari incaricati delle ispezioni di vigilanza:

1° il giornale dei lavori;
2° i libretti di misura dei lavori e delle provviste;
3° il registro di contabilità;
4° il sommario del registro di contabilità.

Art. 14.

Il Comitato interministeriale per il finanziamento delle imprese edilizie, di cui all'art. 47 del R. decreto-legge 30 novembre 1919, n. 2318, è chiamato a emettere il proprio parere, oltre nei casi tassativamente indicati nei precedenti articoli, su ogni altro provvedimento concernente i contratti, i capitoli, i prezzi da emanare in base alle disposizioni del presente capo.

Esso sarà coadiuvato dalla Commissione tecnica già istituita con decreto del ministro d'industria e commercio del 15 giugno 1921, per la vigilanza sulla esecuzione dei lavori e sulla determinazione dei prezzi relativi alle costruzioni che si eseguono con finanziamento statale.

Detta Commisione sarà composta di due ingegneri dell'Ufficio delle case popolari del Ministero predetto, di due ingegneri del Genio civile delegati dal Ministero dei lavori pubblici e di un ingegnere delegato dalla Associazione degli ingegneri italiani.

Art. 15.

Le norme del presente decreto saranno adottate, in quanto siano applicabili, anche per le *Cooperative composte di ferrovieri dello Stato*, per le

quali la tabella analoga a quella allegata al presente decreto sarà proposta dalla speciale Commissione per l'edilizia popolare ed economica istituita presso la Direzione generale delle ferrovie dello Stato, e approvata con decreto del ministro dei lavori pubblici, sentito il ministro d'industria e commercio e pubblicata nella *Gazzetta ufficiale* del Regno.

Il presente decreto sarà registrato alla Corte dei conti.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a San Rossore, addì 8 novembre 1921.

VITTORIO EMANUELE.

BELOTTI — BENEDUCE.

Visto, *Il guardasigilli*: RODINÒ.

ALLEGATO.

Tabella di assegnazione delle disponibilità agli Enti costruttori raggruppati per regioni.

(Le cifre sono espresse in milioni, decimi e centesimi di milioni).

REGIONI	Mutui assegnati e deliberati	Mutui richiesti e non ancora concessi	Mutui suppletivi necessari per ultimare le costruzioni secondo i progetti approvati dal Ministero a garanzia degli Istituti mutuanti. — Cassa depositi e prestiti	Totale delle colonne 2, 3 e 4	Quota proporzionale sui fondi globali assegnati per contributo governativo	Contributi assegnati per mutui della colonna 2	Contributi per mutui suppletivi della colonna 4	Totale contributi 7 + 8	Contingente di contributo per nuove costruzioni e per mutui suppletivi assegnabili ad ogni regione 6–9
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Piemonte	26.6	4.4	6.9	37.9	0.72	0.58	0.17	0.75	0.03 *
Lombardia	98.2	160.0	19.0	277.2	5.23	2.69	0.54	3.23	2.00
Veneto	53.3	112.4	10.7	176.4	3.33	1.48	0.30	1.78	1.55
Liguria	21.6	46.7	4.3	72.6	1.37	0.64	0.13	0.77	0.60
Emilia	61.3	61.3	12.3	134.9	2.55	1.67	0.34	2.01	0.54
Toscana	37.5	37.5	7.5	82.5	1.56	0.91	0.18	1.09	0.47
Marche	15.5	38.3	3.1	56.9	1.08	0.42	0.08	0.50	0.58
Umbria	2.4	0.5	0.5	3.4	0.07	0.06	0.01	0.07	—
Lazio	561.5	751.3	151.5	1464.3	27.57	15.73	4.21	19.94	7.63
Abruzzo	1.6	15.2	0.3	17.1	0.33	0.04	0.01	0.05	0.28
Campania	116.5	43.5	13.3	173.3	3.28	3.09	0.37	3.46	0.18 *
Puglie	8.0	25.5	1.6	35.1	0.67	0.24	0.05	0.29	0.38
Basilicata	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Calabria	9.8	10.4	2.0	22.2	0.42	0.25	0.05	0.30	0.12
Sicilia	12.3	70.9	2.4	85.6	1.62	0.36	0.07	0.43	1.19
Sardegna	0.6	9.5	0.1	10.2	0.20	0.02	0.01	0.03	0.17
									15.51
									0.21 *
	1026.7	1387.4	235.5	2649.6	50.0	28.18	6.52	34.70	15.30

Le cifre con asterisco della colonna 10 rappresentano somme che furono già assegnate in più del contingente che si determina nella presente tabella. Ciò è dovuto al fatto che, nelle prime assegnazioni, erano pervenute al Ministero solo le domande di Enti di alcune regioni e non fu possibile quindi seguire altro criterio che quello della priorità delle domande stesse. Tali eccedenze saranno coperte con prelevamenti sui contingenti delle regioni maggiormente dotate a norma del presente decreto.

Nelle cifre senza asterisco della colonna 10 sono comprese anche le quote da assegnarsi a titolo di contributo sugli interessi capitalizzati di cui all'art. 33 della legge 20 agosto 1921, n. 1177.

Il ministro: BELOTTI.

REGIO DECRETO-LEGGE 1° *dicembre* 1921, *n.* 1653, *riguardante provvedimenti in caso di deficienza o mancanza di energia elettrica* (1).

VITTORIO EMANUELE III

PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE

RE D'ITALIA

Visto il Regio decreto 28 dicembre 1919, n. 2547, che autorizza i prefetti del Regno ad emanare speciali provvedimenti in caso di deficienza o mancanza di energia elettrica;

Udito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta del presidente del Consiglio dei ministri, ministro dell'interno, di concerto coi ministri dei lavori pubblici, dell'industria e commercio e del lavoro;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

In aggiunta alle facoltà loro demandate dal R. decreto-legge 28 dicembre 1919, n. 2547, i prefetti del Regno sono autorizzati, nelle Provincie ove si manifesti grave deficienza di energia elettrica, ad ordinare, valendosi eventualmente anche della requisizione, l'uso o la riattivazione nella massima efficienza degli impianti termici, mediante l'esecuzione dei lavori che si rendessero a tal fine necessari.

Siffatta disposizione è applicabile agli impianti termici sia che essi appartengano a produttori o venditori di energia elettrica, ovvero ad utenti per i propri bisogni.

La facoltà di requisizione compete ai prefetti anche per le quantità di energia, comunque prodotta, che risultino non usate o non convientemente utilizzate nei riguardi dell'interesse generale.

---

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 2 dicembre 1921, n. 282.

Art. 2.

I provvedimenti relativi all'energia per ferrovie, tramvie, miniere o fabbriche di combustibili, di cui all'ultimo comma dell'articolo 1 del R. decreto 28 dicembre 1919, n. 2547, sono adottati dal ministro dei lavori pubblici sentito il parere della seconda sezione del Consiglio superiore delle acque.

Art. 3.

Per intensificare la produzione negli impianti d'energia idroelettrica o per fornire dell'acqua necessaria gli impianti termici, i provvedimenti a norma del R. decreto 9 ottobre 1919, n. 2161, su le derivazioni e utilizzazioni d'acque pubbliche, saranno adottati, occorrendo, di ufficio, anche su proposta dei prefetti o dei commissari regionali di cui all'articolo seguente.

Art. 4.

Il presidente del Consiglio dei ministri, di concerto col ministro dei lavori pubblici, col ministro dell'industria e col ministro del lavoro, ha facoltà di nominare commissari regionali, autorizzti a coordinare e promuovere i provvedimenti previsti ai fini del succitato decreto Reale 28 dicembre 1919, n. 2547 e del presente decreto.

I commissari regionali esamineranno le condizioni locali con ampie facoltà ispettive e di controllo su la produzione e sui consumi dell'energia elettrica.

Su proposta di detti commissari, i prefetti, valendosi delle facoltà loro spettanti ai sensi dell'art. 3 del testo unico 4 febbraio 1915, n. 148, della legge comunale e provinciale, del R. decreto 28 dicembre 1919, n. 2547, e del presente decreto, emetteranno i relativi provvedimenti.

Art. 5.

Spetta al ministro dei lavori pubblici, sentita la seconda sezione del Consiglio superiore delle acque, la risoluzione delle eventuali divergenze nella valutazione dei bisogni delle diverse Provincie. Per tale esame interverranno anche alle adunanze della

seconda sezione del predetto Consiglio un rappresentante del Ministero del lavoro e della previdenza sociale, un rappresentante del Ministero dell'industria e un rappresentante della Giunta tecnica pei lavori contro la disoccupazione.

Art. 6.

I ricorsi contro i provvedimenti emanati in dipendenza del presente decreto non hanno effetto sospensivo.

Art. 7.

L'accertamento delle spese effettuate per la produzione della energia termica, in dipendenza dei provvedimenti emanati in virtù del presente decreto ed il conseguente reparto saranno devoluti alle Commissioni arbitrali di cui ai Regi decreti legge 31 ottobre 1919, n. 2264, e 13 marzo 1921, n. 288, ed in caso di contestazione per questioni interessanti il territorio di più Provincie decide la Commissione arbitrale centrale di cui ai decreti stessi. In tal caso i due membri in rappresentanza delle parti contendenti saranno di volta in volta da queste designati.

Art. 8.

Il presente decreto ha la durata di un anno ed entrerà in vigore dalla data della sua pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale* del Regno. Esso sarà presentato al Parlamento per essere convertito in legge.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 1° dicembre 1921.

VITTORIO EMANUELE.

BONOMI — BENEDUCE — MICHELI — BELOTTI.

Visto, *Il guardasigilli*: RODINÒ.

Ordine di servizio N. 181.

Variazioni al testo della nomenclatura dei conti dall'esercizio 1921-922.

(Vedi ordine di servizio n. 86 e 177 1921).

Pag. 15. All'annotazione posta di contro al sotto conto 17 *D)* dell'entrata indicare il conto 115 f. b.

» 28. Il conto 90 di entrata è soppresso.

» 30. Al conto 106 di entrata aggiungere il seguente sottoconto:

B) *Linea Bolzano-Merano-Mals* col n. 280-*bis* di partitario.

» 30. Il conto 107 di entrata modifica con la prima parte della sua dizione nella seguente:

107 *Ministero dei Lavori Pubblici*, ecc. ecc.

» 31. I conti 108 e 109 di entrata modificano la prima parte della loro dizione nella seguente:

108 *Ministero del Tesoro*, ecc. ecc.

109 *Ministero del Tesoro*, ecc. ecc.

» 32. E' stato aggiunto il seguente nuovo conto:

113-*bis Ministero dell'Industria e Commercio - Introiti dei servizi di navigazione libera*, col n. 303-*bis* di partitario.

» 40. Il numero di partitario richiamato nell'annotazione posta di contro al sottoconto 3 C) di spesa dev'essere rettificato in 436.

» 45. Al conto 10 della spesa sopprimere il sottoconto principale A) e sostituire ai numeri 1-2-3 e 4 dei sottoconti successivi le lettere *A*. *B*. *C*. e D.

» 53. Rettificare in 157 il conto 158 indicato nell'annotazione posta di contro al sottoconto 38 H) della spesa.

» 57. Sostituire, nella dizione del conto 57 di spesa, la parola ricostruzione coll'altra *ricostituzione*.

» 65. Al conto 98 di spesa, l'attuale conto E) deve modificarsi come segue:

E) *Esercizio delle ferrovie Sarde*, col n. 791-*bis* di partitario; l'attuale sottoconto E) prende la lettera F.

Pag. 66. La parola «bilancia» della nota ai conti 105 e 106 della spesa va corretta nell'altra *bilanciano*.

» 69. Il conto 127 di spesa è soppresso:

» 72. Al conto 143 della spesa aggiungere il sottoconto:
B) *Linea Bolzano-Merano-Mals,* col n. 895-*bis* di partitario.

» 72. La prima parte della dizione dei conti 144, 145 e 146 della spesa viene modificata nella seguente:

144 *Ministero dei Lavori Pubblici,* ecc. ecc.
145 *Ministero del Tesoro,* ecc. ecc.
146 *Ministero del Tesoro,* ecc. ecc.

» 73. E' stato aggiunto il seguente nuovo conto:

150-*bis*. *Ministero dell'industria e commercio - Spese dei servizi di navigazione libera,* col n. 916-*bis* di partitario.

» 77. Rettificare in 969 il numero di partitario posto di contro al conto 171 di spesa.

» 88. Il sottoconto *b)* del conto 72 f. b. è soppresso.

» 90. E' stato istituito il seguente conto f. b.
95. Tasse doganali e somme anticipate ai mittenti col n. 1315 di partitario.

Ordine di servizio N. 182.

Assicurazione dei bagagli presso la " Compagnia Europea d'assicurazione merci e bagagli "

(Il presente ordine di sesvizio annulla e sostituisce quello n. 48-1921).

Essendosi riconosciuto opportuno apportare alcune modificazioni alla Istruzione pubblicata con l'Ordine di Servizio 48-1921 si riporta qui appresso il nuovo testo della Istruzione stessa:

Istruzione per il servizio di assicurazione dei bagagli presso la "Compagnia Europea d'assicurazione merci e bagagli".

Art. 1.

Oggetto – Stazioni ed agenzie ammesse – Sistemi di assicurazione.

1. — E' istituito un servizio di assicurazione in base al quale i viaggiatori potranno richiedere agli uffici di spedizione e deposito bagagli, che i loro bagagli siano assicurati presso la Compagnia Europea d'assicurazione merci e bagagli.

2. — Ad eseguire le operazioni di assicurazione sono autorizzate tutte le stazioni delle ferrovie dello Stato, nonchè le agenzie che di volta in volta saranno indicate.

Per quanto riguarda il bagaglio registrato, l'assicurazione può essere fatta per spedizioni destinate a qualsiasi stazione del servizio interno e cumulativo italiano (non per stazioni in servizio di corrispondenza) e in servizio diretto internazionale, e tanto per le spedizioni a tariffa ordinaria, quanto per quelle a tariffa ridotta o a titolo gratuito che si effettuano in base a concessione.

3. — All'assicurazione si provvede con due distinti sistemi:

a) a mezzo di *marche valore*, con che resta coperto, fino alla concorrenza della somma assicurata, il bagaglio registrato e quello depositato contro la perdita totale o parziale, le avarie, le manomissioni ed il ritardo, per ogni danno, *compresi i danni-interessi*, in quanto però l'anormalità siasi verificata *nel periodo di tempo in cui il bagaglio è rimasto in consegna alla ferrovia*, ed esclusi i casi di forza maggiore;

b) *a mezzo polizza*, con la quale resta coperto, fino alla concorrenza della somma assicurata, tutto il bagaglio di proprietà del viaggiatore, e cioè tanto il grosso bagaglio registrato o depositato, quanto il piccolo bagaglio a mano in deposito o presso il viaggiatore. Tutto ciò è assicurato contro tutti i rischi (cioè contro la perdita totale o parziale e l'avaria) qualunque sia la causa del danno, compresi i casi di forza maggiore.

L'assicurazione a mezzo di polizze non vale però contro il ritardo, nè per danni-interessi.

Tale sistema di assicurazione copre tutto il suddetto bagaglio per la durata di 60 giorni dalla data di emissione della polizza e *non soltanto durante il viaggio per ferrovia, ma altresì durante il viaggio con altri mezzi di trasporto e nei soggiorni in qualunque parte dell'Europa.*

4. — Per l'assicurazione, tanto dei bagagli registrati quanto di quelli depositati, non si esigerà dalle stazioni e dalle agenzie accettanti una speciale condizionatura dei bagagli stessi.

Art. 2.

Assicurazione a mezzo di marche valore.

1. — *Bagagli registrati*:

Tutti gli oggetti presentati per la spedizione a bagaglio, purchè ammessi a tale regime di trasporto a sensi dell'art. 43 delle tariffe, possono essere assicurati per la somma di lire mille o per multipli della stessa somma, contro pagamento, per ogni mille lire di valore assicurato, dei seguenti premi in ragione del percorso della spedizione:

L. 1.80 per spedizioni con percorso da 1 a 150 km.
L. 3.60 per spedizioni con percorso da 151 a 400 km.
L. 5.40 per spedizioni con percorso da 401 a 700 km.
L. 7.20 per spedizioni con percorso da 701 a 1200 km.
L. 10.80 per spedizioni con percorso da 1201 ed oltre.

e per ogni diecimila lire di valore assicurato:

L. 54.00 per spedizioni con percorso da 401 a 700 km.
L. 72.00 per spedizioni con percorso da 701 e 1200 km.
L. 108.00 per spedizioni con percorso da 1201 ed oltre.

In tali premi sono comprese le tasse governative di assicuzione.

Per le spedizioni in servizio cumulativo italiano e in servizio diretto internazionale la distanza, agli effetti della fissazione del premio, si computa sull'intero percorso senza interruzione, comprendendo perciò anche il percorso estero.

Tale assicurazione copre gli oggetti assicurati per tutto il tempo in cui essi restano in consegna della ferrovia, cioè dal rilascio

dello scontrino originale, da parte della stazione od agenzia accettante, fino al ritiro di esso da parte della stazione destinataria, e conseguentemente, l'assicurazione stessa vale anche se nel percorso indicato sullo scontrino originale siano comprese linee appartenenti ad altre ferrovie italiane od estere aventi servizio cumulativo colle ferrovie dello Stato. Non vale quindi pel trasporto su linee di ferrovie aventi servizio di corrispondenza e, nei casi di rispedizione di bagagli, dopo la riconsegna dello scontrino originale.

La sollecita e semplice operazione di assicurazione si eseguisce mediante apposizione, a tergo dello scontrino, di apposite marche valore corrispondenti ai cinque premi suindicati e che sono facilmente distinguibili, oltrechè per la indicazione del premio, anche per il differente colore.

Tali marche sono fornite in fogli gommati da 25 marche ciascuno.

Poichè, come si è detto, l'assicurazione non può effettuarsi che per la somma di lire mille o per suoi multipli, dovranno apporsi tante marche per quante sono le migliaia di lire assicurate.

Le marche valore sono dei seguenti colori:

da L. 1.80 di colore rosso;
da L. 3.60 di colore verde;
da L. 5.40 di colore giallo;
da L. 7.20 di colore azzurro;
da L. 10.80 di colore marrone.
da L. 54.00 di colore giallo;
da L. 72.00 di colore azzurro;
da L. 108.00 di colore marrone.

Esempio: Spedizione a bagaglio da Roma Termini a Sinigallia, percorrenza km. 304, valore assicurato L. 7000.

Debbono applicarsi, a tergo dello scontrino 7 marche di colore verde e del premio di L. 3.60, riscuotendo complessivamente per l'assicurazione la somma di L. 25.20.

Beninteso che per spedizioni con percorso oltre 1201 km. dovranno applicarsi soltanto tante marche di colore marrone e del premio di L. 10.80 per quante sono le migliaia di lire assicurate, utilizzando, quando possibile quella da L. 108.00.

Le marche applicate dovranno essere annullate con l'apposizione del timbro a compostore od; in mancanza del timbro a com-

postore, con il timbro di stazione o dell'agenzia e con la data scritta a mano, prendendo poi nota, sulla matrice della spedizione, dell'ammontare della somma assicurata e di quello del premio riscosso. Verificandosi il caso che la stazione ovvero l'agenzia non fosse in possesso di marche sufficienti per coprire la intera assicurazione, dovrà rifiutare tale forma di assicurazione ed offrire quella per polizza di cui all'articolo seguente. L'assicurazione del bagaglio registrato non può essere effettuata che al momento della spedizione o della rispedizione e quindi non può essere accettata una domanda di assicurazione fatta posteriormente alla accettazione della spedizione, ovvero in una stazione intermedia del percorso.

Esempio: Un bagaglio spedito da Roma a Venezia non può essere assicurato a Bologna, a meno che non sia stato quivi ritirato, con riconsegna dello scontrino originale e nuovamente spedito a Venezia.

E' assolutamente vietato di far cenno di tale privata assicurazione sul foglio di via, nonchè sul libretto di consegna e sul foglio di accompagnamento: il bagaglio, ancorchè assicurato, dovrà essere dato in consegna al conduttore come bagaglio ordinario.

2. — *Bagagli depositati*:

I bagagli consegnati in deposito nelle stazioni, siano essi destinati alla registrazione per la spedizione, siano da trasportarsi a mano dai viaggiatori, possono essere assicurati, per la somma di lire 500 o per multipli della somma stessa, col limite massimo di lire ventimila, per ogni scontrino di deposito e contro pagamento dei seguenti premi:

L. 0.40 per l'assicurazione di L. 500;
L. 0.80 per l'assicurazione di L. 1000;
L. 1.60 per l'assicurazione di L. 2000;
L. 2.40 per l'assicurazione di L. 3000;
L. 4.00 per l'assicurazione di L. 5000;
L. 8.00 per l'assicurazione di L. 10000.

Nei premi stessi sono comprese le tasse governative di assicurazione.

Anche in questo caso le operazioni di assicurazione si effettuano mediante apposizione di marche valore, corrispondenti ai sei premi

suindicati e nel numero e qualità necessari al raggiungimento della somma assicurata, a tergo dello scontrino di deposito, annullandole col timbro a compostore od in mancanza del timbro compostore con il timbro della stazione e con la data scritta a mano, prendendo poi nota sulla matrice dell'ammontare della somma assicurata e di quello del premio riscosso.

Tali marche valore sono dei seguenti colori:

da L. 0.40 di colore azzurro;
da L. 0.80 di colore viola;
da L. 1.60 di colore giallo;
da L. 2.40 di colore verde;
da L. 4.00 di colore grigio;
da L. 8.00 di colore marrone.

Esempio: Assicurazione per il valore di L. 11500 di tre colli bagaglio depositati.

Debbonsi applicare una marca di colore marrone della somma assicurata di L. 10000 (premio L. 8) una di color viola della somma assicurata di L. 1000 (premio L. 0.80) ed una di color azzurro della somma assicurata di L. 500 (premio L. 0.40) riscuotendo complessivamente per l'assicurazione la somma di L. 9.20.

Non è escluso che in luogo della marca marrone da L. 8 vengano applicate due marche colore grigio da L. 4 e che in luogo della marca viola da L. 0.80 vengano applicate due marche colore azzurro da L. 0.40. Pel tal modo le marche da applicarsi a tergo dello scontrino sarebbero cinque e cioè due da L. 4 e tre da L. 0.40.

Art. 3.

Assicurazione a mezzo di polizza.

L'assicurazione a mezzo di polizza viene pure effettuata a cura degli agenti di stazione addetti alla accettazione delle spedizioni a bagaglio, ovvero delle agenzie autorizzate, contro riscossione di un premio di L. 20 per ogni L. 1000 di valore assicurato.

La polizza può essere rilasciata, a richiesta, anche indipendentemente dalla registrazione del bagaglio.

Le polizze sono di sei tipi diversi a seconda del valore della somma assicurata: esse sono facilmente distinguibili, oltrechè per la indicazione della somma assicurata e del premio relativo, anche per il differente colore e cioè:

premio di lire 20 per l'assicurazione di lire 1000 (colore bianco);

premio di lire 40 per l'assicurazione di lire 2000 (colore verde);

premio di lire 60 per l'assicurazione di lire 3000 (colore giallo);

premio di lire 100 per l'assicurazione di lire 5000 (colore azzurro);

premio di lire 200 per l'assicurazione di lire 10000 (colore grigio);

premio di lire 400 per l'assicurazione di lire 20000 (colore viola).

In tali premi sono comprese le tasse governative di assicurazione.

Tenuto presente che l'assicurazione non può essere effettuata che per L. 1000, ovvero per multipli di tal somma, si dovrà emettere il tipo di polizza corrispondente alla somma assicurata ovvero i tipi di polizza necessari a formare complessivamente la somma stessa, indicando sulla matrice della polizza o delle polizze il cognome dell'assicurato ed apponendovi il timbro a compostore o, in mancanza di questo, il timbro della stazione o dell'agenzia e la data scritta a mano. Nell'angolo sinistro, in basso della polizza da consegnarsi all'assicurato, basterà che sia apposto il timbro con la data come sopra, non occorrendo il cognome.

Esempio: Assicurazione per il valore di L. 33.000. Verrà rilasciata una polizza viola della somma assicurata di L. 20,000 (premio L. 400), una polizza grigia della somma assicurata di L. 10,000 (premio L. 200) ed una terza polizza gialla della somma assicurata di L. 3,000 (premio L. 60) riscuotendo complessivamente il premio di L. 660.

Non è escluso che in mancanza di polizze delle somme d'assicurazione suindicate, possano rilasciarsi in loro vece, polizze di altre somme assicurate, purchè però la somma assicurata complessiva sia di L. 33.000 ed il premio complessivo di L. 660.

Le polizze, numerate progressivamente, saranno fornite in fascicoli di 25 polizze ciascuno, essi pure progressivamente numerati.

Anche per il bagaglio registrato, assicurato con polizza, è assolutamente vietato di far cenno dell'assicurazione stessa sul foglio

di via, nonchè sul libretto di consegna e sul foglio di accompagnamento: il bagaglio, ancorchè assicurato, dovrà essere dato in consegna al conduttore come bagaglio ordinario.

Art. 4.

Effetti dell'assicurazione.

1. — *L'assicurazione con le marche* ha principio dal momento in cui viene rilasciato lo scontrino bagagli munito delle marche valore ed ha fine al momento della riconsegna del bagaglio contro ritiro dello scontrino.

Per quest'*assicurazione con marche*, la Compagnia Europea risponde del danno emergente e del lucro cessante, fino alla concorrenza della somma assicurata, a meno che il danno sia dovuto a colpa dell'assicurato, alla natura degli oggetti contenuti nel bagaglio, od a forza maggiore.

2. — Il viaggiatore, che nel caso di danno intenda pretendere l'intero risarcimento, deve assicurare il bagaglio per il suo valore totale, e non per una parte solamente. Quando il valore assicurato sia inferiore al valore complessivo del bagaglio (subassicurazione), la Compagnia Europea risponde del danno soltanto nella proporzione esistente fra la somma assicurata ed il valore totale.

3. — L'assicurato, nel caso di danno e previo accertamento del medesimo in contraddittorio con le ferrovie nei modi d'uso, potrà reclamare direttamente alla Compagnia Europea il risarcimento, indicando anche il valore degli oggetti non danneggiati e non smarriti.

L'assicurato, la cui domanda di risarcimento sia stata liquidata dalla Compagnia Europea, è tenuto a cedere alla stessa i diritti verso la ferrovia derivantigli dal contratto di trasporto, mediante consegna dello scontrino bagaglio ove la Compagnia stessa abbia risarcito l'intero danno, o diversamente con semplice lettera di delegazione.

4. — Se invece l'assicurato si rivolge per il risarcimento del danno alla ferrovia, in base al contratto di trasporto, esso potrà reclamare alla Compagnia Europea il complemento del risarcimento, soltanto quando la somma assicurata ecceda l'indennità corrisposta dalla ferrovia.

5. — L'*assicurazione con le polizze* ha principio dal momento dell'emissione delle polizze fino alle ore 24 del 60° giorno successivo.

Per questa *assicurazione con polizze*, la Compagnia Europea risponde della perdita totale o parziale e dell'avaria, qualunque sia la causa del danno (compresa la forza maggiore) di *tutti i bagagli*, *tanto registrati quanto a mano*, e non solamente durante il viaggio materiale dei bagagli stessi, ma anche durante le giacenze che questi dovessero fare nei soggiorni dell'assicurato in qualunque località dell'Europa che non sia l'abituale sua residenza.

Durante i viaggi ed i soggiorni relativi, gli indumenti che l'assicurato indossa e gli oggetti che porta nelle tasche sono assicurati contro tutti i danni prodotti da incendio, aggressione, accidente al mezzo di trasporto o forza maggiore, escluse le avarie prodotte da intemperie.

L'allegato foglio contiene una riproduzione della polizza, che porta in tutti i loro dettagli le condizioni generali d'assicurazione.

6. — Le azioni dell'assicurato contro la Compagnia Europea possono essere intentate solamente avanti l'autorità giudiziaria di Roma.

Art. 5.

Constatazione delle anormalità ai bagagli assicurati e trattazione delle conseguenti vertenze.

1. — Nel caso di anormalità in un trasporto a bagaglio, che, per la esistenza di marche valore a tergo dello scontrino originale ovvero per esibizione di polizze di assicurazione da parte del proprietario, risultasse assicurato presso la Compagnia Europea, la stazione destinataria procederà alla constatazione dell'anormalità stessa ed all'accertamento del danno nei modi ordinari ed a sensi del disposto dell'art. 135 delle Tariffe, facendo però risultare, tanto nella prima quanto nella seconda parte del processo verbale, con quale regime di assicurazione (cioè se con marche valore o con polizze, e di queste indicando il numero) e per quale somma è coperto il trasporto stesso.

I detti processi verbali, corredati di tutti i relativi documenti, dovranno essere poi trasmessi alla Divisione Movimento e

Traffico dalla quale dipende la stazione constatante, essendo ad essa Divisione *riservata la trattazione di tutte le vertenze riguardanti i trasporti a bagaglio assicurati nei modi suindicati, anche se il danno importasse un indennizzo rientrante nella competenza finanziaria della stazione.*

Nello stesso modo si conterranno le stazioni depositarie di bagagli assicurati, nel caso di anormalità.

2. — A richiesta della Compagnia assicuratrice, le stazioni che hanno constatato il danno forniranno alla medesima tutte le informazioni consentite dai regolamenti ferroviari (ed in particolare quelle previste dagli appositi modelli 5 e 6) che saranno distribuiti alle stazioni.

Art. 6.

Forniture e contabilità.

1. — Le scorte delle marche a valore e delle polizze sono tenute dal Controllo viaggiatori e bagagli di Firenze, al quale le stazioni ed agenzie dovranno rivolgersi per ottenere le provviste necessarie, servendosi della speciale richiesta all'uopo istituita (modello 1), da restituirsi al prefato Controllo non più tardi di 5 giorni dalla data di ricevimento della fornitura.

L'addebito delle marche e polizze fornite dovrà essere eseguito sul conto corrente della gestione bagagli mod. Ci-301 alla voce « Marche e polizze per assicurazione », da intestarsi a mano, ed analogamente riportato a fine mese, sul conto corrente riassuntivo mod. Ci-501 e Ci-436 e sul relativo estratto modulo Ci-502. Le stazioni ed agenzie ne risponderanno come di denaro.

2. — L'importo totale delle marche e polizze vendute verrà versato giornalmente a cassa, promiscuamente con gli introiti della gestione stessa.

Sul conto corrente di gestione e in quello riassuntivo del Capo Stazione, la rimanenza per marche e polizze sarà da esporsi in separata evidenza, facendola figurare su quest'ultimo in un rigo a parte, nella colonna della gestione bagagli sotto la voce propria « marche e polizze per assicurazione » da iscriversi a mano fra la voce « stampati a pagamento » e quella « numerario in cassa ».

Per l'accertamento della presa in conto delle forniture eseguite l'Ufficio contabilità prodotti comunicherà, mensilmente, al Controllo Viaggiatori e Bagagli di Firenze, un elenco delle somme per tale titolo portate a debito sul conto corrente mod. Ci 502.

3. — Le stazioni ed agenzie dovranno tenere nota giornalmente, sull'apposito registro, (modello 2), da conservarsi in atti presso la stazione, della quantità di marche valore e polizze vendute ed alla fine del mese dare l'esatta dimostrazione sul resoconto (modello 3): (1).

a) delle marche e polizze secondo le diverse specie, rimaste da vendere dopo la chiusura del mese precedente;

b) di quelle ricevute durante il mese in corso;

c) di quelle vendute;

d) di quelle rimaste da vendere, il cui totale, per valore, dovrà corrispondere a quello portato in rimanenza sul conto corrente mod. Ci 301 e 436, e Ci 501 e 502 alla voce « marche e polizze per assicurazione ».

Tale modello dovrà essere controfirmato dal Capo stazione o dal Capo dell'agenzia, in segno di avere eseguiti opportuni accertamenti circa l'esattezza dei dati espostivi, rendendosi in tal modo solidalmente responsabile di qualunque irregolarità.

Il modello stesso sarà da inviarsi come corrispondenza ordinaria mensilmente, anche se negativo, coll'indicazione della « rimanenza a fine mese precedente », racchiuso nell'apposita busta, non più tardi del giorno 5 del mese successivo a cui si riferisce, al Controllo Viaggiatori e Bagagli di Firenze con allegate le matrici delle polizze vendute.

Le marche e polizze annullate, avariate da restituire perchè eccedenti i bisogni, dovranno essere unite alla contabilità mod. 3 cui si riferiscono e scritturate, come tali, sulla contabilità stessa all'apposita voce, per ora, da intestarsi a mano sotto a quella « marche e polizze vendute ».

---

(1) Per le domande e per la registrazione delle marche-valore da L. 54,00; 72,00; 108,00 i modelli 1 e 2, fino a nuova ristampa, dovranno essere opportunamente modificati a mano e per il rendiconto di quelle vendute si utilizzerà, per ora, un modello 3 a parte, previe le debite rettificazioni.

Il loro importo, poi, dovrà essere assunto a credito sul conto corrente mod. Ci 301 e 436, e Ci 501 e 502 colla dizione da farsi a mano « marche e polizze per assicurazione annullate o rinviate invendute », e l'Ufficio Contabilità dovrà con apposito elenco fare opportuna comunicazione al Controllo Viaggiatori e bagagli per gli accertamenti di sua competenza.

Il Controllo Viaggiatori e Bagagli, dopo accertata la regolarità dei dati esposti nel suindicato modello 3, compilerà il riepilogo generale sull'apposito modello 4, indicandovi per ciascuna stazione ed agenzia, l'importo delle marche vendute per bagagli registrati, per bagagli depositati e di quello delle polizze.

4. — Le somme assunte a debito dalle stazioni per le forniture ricevute saranno dall'Ufficio Contabilità Prodotti attribuite al conto « Marche e polizze per assicurazione », di nuova istituzione.

Il totale dell'importo delle marche e polizze vendute sarà poi, dal Controllo Viaggiatori e Bagagli addebitato al conto suddetto e ripartito, a sensi degli articoli 9 e 16 della Convenzione, nella misura di 9/10 a favore della Compagnia Assicuratrice, e di un decimo a favore del personale delle stazioni e delle agenzie.

Per la parte da liquidarsi alla Compagnia, dovrà essere emesso dal Controllo Viaggiatori e bagagli un mod. Ci 1065 a debito del conto « Marche e polizze di Assicurazione » ed a credito della « Compagnia Europea di assicurazione merci e bagagli » da inviarsi all'Ufficio Contabilità Prodotti corredato del riepilogo generale e di un estratto di esso.

L'Ufficio Contabilità prodotti provvederà a sua volta all'emissione del relativo mandato d'ordine interessando i conti suindicati. Contemporaneamente trasmetterà il riepilogo generale alla Compagnia, e l'estratto, con l'indicazione degli estremi del mandato d'ordine emesso alla Sezione Interna del Servizio Ragioneria in Roma; questa inviterà tosto la Banca Commerciale Italiana sede di Roma a dar credito del relativo importo alla citata Compagnia e debito al nostro conto corrente, dando di ciò partecipazione alla Compagnia stessa. Avuta conferma dell'operazione della Banca e della Compagnia emetterà mandato d'ordine a debito della Compagnia ed a credito della Banca, allegandovi l'estratto del riepilogo generale e le due conferme di cui sopra.

Per quanto riguarda la parte assegnata al personale delle sta-

zioni e delle Agenzie, il Controllo viaggiatori e bagagli, in base al ripetuto riepilogo generale, dovrà compilare, mensilmente, tanti ordini di pagamento, mod. 7, quante sono le stazioni e le Agenzie interessate, le quali se ne prenderanno credito, nei modi d'uso, sul conto-corrente mod. Ci 301 e 436 e Ci 501 e 502, allegando a quest'ultimo gli ordini di pagamento medesimi. L'ufficio contabilità prodotti, a sua volta, comunicherà, pure mensilmente, i detti ordini di pagamento al Controllo Viaggiatori e bagagli, con apposito elenco, per gli accertamenti di competenza.

5. — Tutti gli stampati e i registri occorrenti per questo nuovo servizio verranno forniti dalla Compagnia. Le stazioni dovranno rivolgersi per le forniture al Controllo viaggiatori e bagagli di Firenze, che ne conserva le scorte.

Art. 7.

Premi al personale.

Il 10 % dell'incasso lordo fatto da ciascuna stazione od agenzia nella vendita delle marche valore e delle polizze, è lasciato dalla Compagnia perchè sia distribuito, secondo norme con essa concordate, in ragione del 5% agli addetti allo sportello di accettazione o deposito dei bagagli registrati o a mano, ed il rimanente fra gli altri agenti addetti nella stessa stazione od agenzia al servizio assicurazione.

Art. 8.

Avvertenze generali.

1. — Con appositi avvisi agli uffici di spedizione bagagli, in altri luoghi delle stazioni ritenuti adatti allo scopo, e nei compartimenti delle vetture dei treni, il pubblico sarà informato dell'assicurazione dei bagagli presso la Compagnia Europea, delle condizioni relative e della tariffa dei premi.

Gli agenti ferroviari e delle agenzie dovranno usare particolare cura nell'affissione e nella conservazione di tali avvisi.

2. — Gli agenti degli uffici spedizioni bagagli ed in particolar modo quelli addetti agli sportelli di accettazione delle spedizioni,

dovranno curare il regolare svolgimento del servizio di assicurazione e fornire agli speditori schiarimenti sulle modalità e sugli effetti dei due sistemi d'assicurazione, di cui all'articolo 1.

3. — Alla Compagnia Europea è data facoltà, previ accordi coi singoli Capi Stazione, di fare istruire da propri impiegati gli agenti ferroviari addetti al servizio dell'assicurazione.

Questi impiegati dovranno però uniformarsi agli eventuali ordini dei Capi Stazione e, nel caso di inosservanza, i Capi Stazione potranno chiederne l'allontanamento.

Si allega alla presente istruzione un foglio contenente i facsimili delle marche a valore da lire 54,00; 72,00 e 108.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 5 *e* 22.

Ordine di servizio N. 183.

Apertura all'esercizio della fermata di Maltignano.

Col giorno 14 maggio 1921, sulla linea Sambenedetto del Tronto-Ascoli Piceno, è stata aperta all'esercizio, *in via di esperimento*, la fermata di Maltignano al Km. 25 + 712, tra le stazioni di Offida Castel di Lama e Marino del Tronto, dalle quali dista rispettivamente metri 5110 e 2740, con fabbricato viaggiatori a destra della linea stessa.

La nuova fermata è ammessa al servizio viaggiatori, bagagli e cani, e viene esercitata per mezzo di un guardiano in base agli articoli 25 e 31 delle « Norme per il servizio contabile delle gestioni viaggiatori, bagagli, cani e telegrafo », pubblicate con l'ordine di servizio n. 160-1909 e successive modificazioni.

La fermata stessa distribuisce biglietti di corsa semplice ai prezzi e per le corrispondenze indicate nell'allegato *A* al presente Ordine di servizio.

Della registrazione e contabilità dei biglietti, nonchè del versamento dei relativi importi, resta incaricata la stazione di Offida Castel di Lama.

Non essendo la fermata provvista di segnali fissi, provvede il personale di scorta all'eventuale protezione dei treni.

In conseguenza di quanto sopra nella « Prefazione generale all'orario generale di servizio » (edizione marzo 1921), nel « Prontuario generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della Rete dello Stato » (edizione giugno 1914) e nei prontuari manoscritti delle distanze in uso nelle stazioni e negli uffici di controllo si dovranno praticare le aggiunte indicate nell'allegato *B* al presente Ordine di servizio.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 e 22.

Allegato **A** *all'ordine di servizio N. 183-1921.*

Prezzo dei biglietti in vendita da e per la fermata di Maltignano.

DA	A e viceversa	Biglietti di corsa semplice 1ª classe	2ª classe	3ª classe	Stazione incaricata delle scritturazioni e dei versamenti
Maltignano	Ascoli Piceno . . .	3.25	2.30	1.55	Offida Castel di Lama
	Marino del Tronto.	1.80	1.40	1.05	
	Offida Castel di Lama.	2.90	2.15	1.45	
	Spinetoli Colli. . .	4.55	2.90	1.80	
	Monsampolo del Tronto.	6.15	4.30	2.45	
	Monteprandone . .	7.60	5.35	3.—	
	Porto d'Ascoli. . .	9.20	6.40	3.50	
	Sambenedetto del Tronto.	11.10	7.60	4.80	
	Colonnella.	10.30	7.15	4.40	
	Tortoreto Nereto .	12.55	8.65	5.30	
	Tortoreto Spiaggia	14.15	9.70	5.85	
	Giulianova	16.85	11.35	6.85	
	Grottammare . . .	13.—	8.95	5.45	
	Cupramarittima . .	14.15	9.70	5.85	
	Pedaso	17.20	11.65	7.—	
	Porto S. Giorgio. .	21.50	14.50	8.55	
	S. Elpidio a Mare .	24.85	16.75	9.75	
	Porto Civitanova .	27.25	18.25	10.65	

N. B. – In aggiunta ai prezzi suindicati deve essere riscossa la tassa addizionale di centesimi 5.

Allegato **B** *all'ordine di servizio N. 183-1921.*

Nella « Prefazione generale all'orario generale di servizio » (edizione marzo 1921):

— a pagina 12, fra i nomi di Mals e Manarola, devesi inserire:

/MALTIGNANO * (31) LB/A/103/

— a pagina 18, nella nota 31 devesi aggiungere, dopo il nome di Latomie, il nome di Maltignano.

Nel « Prontuario generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della Rete dello Stato » (edizione giugno 1914):

— a pagina 34, fra i nomi di Maleo e Manarola, devesi inserire:

/Maltignano (g) Sambenedetto del Tronto-Ascoli Piceno/Ancona
(casa cantoniera) 2° Sambenedetto T./

/Ascoli Piceno/79/V (6)/B (6)/

riportando in calce alla pagina stessa la seguente nota:

« (g) Aperta all'esercizio in via di esperimento ».

— a pagina 86, nella tabella (79) *Sambenedetto del Tronto-Ascoli Piceno*, trascrivere fra Offida Castel di Lama e Marino del Tronto il nome di Maltignano con le seguenti distanze dalle stazioni della linea:

Sambenedetto del Tronto	Km.	26	Spinetoli Colli	Km.	9
Porto d'Ascoli	»	21	Offida Castel di Lama	»	6
Monteprandone	»	17	Marino del Tronto	»	3
Monsampolo del Tronto	»	13	Ascoli Piceno	»	7

Nei prontuari manoscritti delle distanze chilometriche in uso nelle stazioni e negli uffici di controllo devesi:

— all'indice, prima del nome di Manarola aggiungere:

/Maltignano/57/34 *bis*/
(casa cantoniera)

— a pagina 57, fra i nomi di Offida Castel di Lama e Marino del Tronto trascrivere:

/34 *bis*/Maltignano/
(casa cantoniera)

ed esporre la distanza ed il relativo istradamento, procedendo secondo quanto appresso:

Per i prontuari delle stazioni situate sulla linea Sambenedetto del Tronto-Ascoli Piceno la distanza deve essere rilevata dalla tabella (79) a pagina 86 del Prontuario generale, già modificata come sopra è detto.

Per tutti gli altri prontuari la distanza deve essere formata aggiungendo Km. 5 a quella indicata per Offida Castel di Lama e l'istradamento deve essere uguale a quello esposto per questa stazione.

VARIAZIONI da apportare all'elenco dei rappresentanti e delegati di categoria.

Categoria	Carica	Indicazioni già portate nei bollettini	*Variazioni*
9ª	Rappres.	**Tordella** Ferdinando – usciere di 1ª classe – Div. Lav. Torino.	24/8/1921. Morto.
9ª	Rapp. suppl.	**Colnaghi** Luigi – usciere di 1ª classe – Div. Lav. Milano.	Nominato rappresentante effettivo della 9ª categoria.
29ª	Delegato	**Muscolino** dott. Antonino – capo gestione di 1ª cl. – Staz. Piacenza,	25/5/1921. Destituito.
32ª	Deleg. suppl.	**Bolgia** Angelo – capo squadra manovratori – Staz. Roma S. Lorenzo.	5/10/1921. Esonerato dal servizio.

Il Direttore generale

C. CROVA.

ANNO XIV - N. 50

15 DICEMBRE 1921

BOLLETTINO UFFICIALE DELLE FERROVIE DELLO STATO

Si pubblica il giovedì

INDICE

PARTE PRIMA — Leggi e decreti:

PARTE SECONDA — Ordini generali, Ordini di servizio, Circolari ed istruzioni *di durata indeterminata:*

(2520) Roma, 1921-22 — Stabilimento Poligrafico per l'Amministrazione della Guerra.

PARTE TERZA — Ordini di servizio e Circolari *di durata determinata:*

(*Per memoria*),

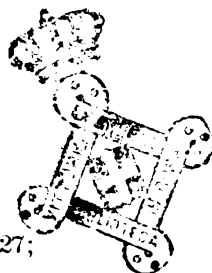
In appendice:

(*Per memoria*).

PARTE QUARTA — Giurisprudenza ferroviaria:

(*Per memoria*).

R. DECRETO-LEGGE 3 *novembre* 1921, *n.* 1667, *che approva la maggiore assegnazione annua di sei milioni di lire nel bilancio del Ministero dell'industria e commercio, per contributi al pagamento di parte degli interessi sulle operazioni di mutuo di cui al R. decreto-legge* 17 *febbraio* 1921, *n.* 327 (1).

VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA.

Veduto l'art. 53 del R. decreto-legge 17 febbraio 1921, n. 327;

Sentito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta del Nostro ministro segretario di Stato per l'industria e il commercio, di concerto col ministro del tesoro e col presidente del Consiglio dei ministri, ministro dell'interno;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Articolo unico.

E' approvata la maggiore assegnazione annua di sei milioni di lire nel bilancio del Ministero dell'industria e commercio, a cominciare dall'esercizio finanziario 1921-922, per contribuire al pagamento di una parte degli interessi sulle operazioni di mutuo previste dal R. decreto-legge 17 febbraio 1921, n. 327, e che si possono effettuare da Società e da privati nonchè dagli Istituti di credito e di risparmio di cui all'art. 1 dello stesso decreto-legge.

Il contributo dello Stato sarà consentito a norma e con le formalità prescritte dall'art. 30 del R. decreto-legge 30 novembre 1919, n. 2318, e successive disposizioni di legge e regolamenti.

Il presente decreto sarà presentato al Parlamento per essere convertito in legge.

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 7 dicembre 1921, n. 286.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 3 novembre 1921.

VITTORIO EMANUELE.

BONOMI — DE NAVA — BELOTTI.

Visto, *Il guardasigilli*: RODINÒ.

REGIO DECRETO-LEGGE 16 *novembre* 1921, *n.* 1705, *che reca provvedimenti in dipendenza dei terremoti* (1).

VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA.

Visto il R. decreto 17 settembre 1910, n. 715;

Visto il R. decreto 21 gennaio 1915, n. 27, convertito nella legge 1° aprile 1915, n. 476, all. *D*;

Visto il R. decreto 11 febbraio 1915, n. 109;

Visto il R. decreto 29 aprile 1915, n. 573;

Visto il R. decreto 29 aprile 1915, n. 582;

Visto il R. decreto 9 maggio 1915, n. 654;

Visto il R. decreto 13 maggio 1915,n. 775;

Visto il decreto Luogotenenziale 11 maggio 1916, n. 906;

Visto il decreto Luogotenenziale 5 novembre 1916, n. 1056;

Visto il decreto Luogotenenziale 5 novembre 1916, n. 1518;

Visto il decreto Luogotenenziale 29 aprile 1917, n. 697;

Visto il decreto Luogotenenziale 31 maggio 1917, n. 1028;

---

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 10 dicembre 1921, n. 289.

Visto il testo unico delle leggi emanate in conseguenza del terremoto del 28 dicembre 1908, approvato col decreto Luogotenenziale 19 agosto 1917, n. 1399;

Visto il decreto Luogotenenziale 7 ottobre 1917, n. 1087;

Visto il decreto Luogotenenziale 18 agosto 1918, n. 1325;

Visto il decreto Luogotenenziale 17 novembre 1918, n. 1922;

Visto il decreto Luogotenenziale 22 dicembre 1918, n. 2080;

Visto il R. decreto 8 luglio 1919, n. 1384;

Visto il R. decreto 12 marzo 1920, n. 503;

Visto il R. decreto 3 maggio 1920, n. 545;

Visto il R. decreto 9 maggio 1920, n. 665;

Visto il R. decreto 23 settembre 1920, n. 1315;

Visto il R. decreto 10 marzo 1921, n. 227;

Udito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta del Nostro ministro segretario di Stato per i lavori pubblici, di concerto col presidente del Consiglio dei ministri, ministro per gli affari dell'interno, e con i ministri segretari di Stato del tesoro delle finanze, dell'istruzione pubblica, delle colonie, per la giustizia e gli affari di culto:

Abbiamo decretato e decretiamo:

Omissis.

Art. 20.

Sono autorizzate le seguenti maggiori assegnazioni di fondi da stanziare nella parte straordinaria del bilancio del Ministero del tesoro:

Omissis.

b) L. 1.000.000 per costruzione di case economiche a Reggio Calabria da eseguirsi a cura dell'Ente edilizio su aree che saranno cedute gratuitamente dall'Amministrazione ferroviaria e da destinarsi ai ferrovieri che devono sgombrare il baraccamento della zona dove si eseguono i lavori della stazione succursale.

Omissis.

Art. 57.

Il presente decreto avrà effetto dallo stesso giorno della sua pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale* e sarà presentato al Parlamento per la conversione in legge.

Ordiniamo che il presente decreto munito del sigillo dello Stato sia inserto nella raccolta ufficiale della legge e dei decreti del Regno d'Italia mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a San Rossore, addì 6 novembre 1921.

VITTORIO EMANUELE

BONOMI — MICHELI — DE NAVA — SOLERI — CORBINO — GIRARDINI — DI RODINÒ.

Visto, *Il guardasigilli*: RODINÒ.

REGIO DECRETO-LEGGE 19 *novembre* 1921, *n.* 1733, *che limita sino al* 31 *dicembre* 1921 *la disposizione contenuta nel* 1° *comma dell'art.* 1 *del decreto Luogotenenziale* 29 *aprile* 1917, *n.* 671, *circa la deroga alle norme sulla contabilità generale dello Stato nei riguardi del traffico marittimo* (1).

VITTORIO EMANUELE III

PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE

RE D'ITALIA.

Visto l'art. 1 del decreto Luogotenenziale 29 aprile 1917, numero 671;

Visti i Nostri decreti 30 settembre 1920, n. 1389, e maggio 1921, n. 701;

---

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 12 dicembre 1921, n. 290.

Sentito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta del ministro dell'industria e del commercio di concerto con quello del tesoro;

Abbiamo decretato e decretiamo:

La disposizione contenuta nel 1° comma dell'art. 1 del decreto Luogotenenziale 29 aprile 1917, n. 671, ha effetto fino al 31 dicembre 1921.

Questo decreto ha vigore dal 1° agosto 1921.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a San Rossore, addì 19 novembre 1921.

VITTORIO EMANUELE.

BONOMI — BELOTTI — DE NAVA.

Visto, *Il guardasigilli*: RODINÒ.

R. DECRETO-LEGGE 23 *novembre* 1921, *n.* 1741, *che proroga i termini di alcuni articoli della legge* 13 *agosto* 1921, *n.* 1080, *concernente la riforma dell'Amministrazione dello Stato* (1).

VITTORIO EMANUELE III

PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE

RE D'ITALIA

Udito il Consiglio dei ministri:

Sulla proposta del Presidente del Consiglio dei ministri, ministro segretario di Stato per l'interno, e del ministro segretario di Stato per il tesoro;

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 10 dicembre 1921, n. 289.

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

I termini di cui agli articoli 3, 4 e 5 della legge 13 agosto 1921, n. 1080, sono prorogati di due mesi dalla loro scadenza.

Omissis.

Il presente decreto avrà effetto dalla data della sua sottoscrizione e sarà presentato al Parlamento per essere convertito in legge.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a San Rossore, addì 23 novembre 1921.

VITTORIO EMANUELE.

BONOMI — DE NAVA.

Visto, *Il guardasigilli*: RODINÒ.

Ordine di servizio N. 184.

Modificazioni alle norme contabili - Gestione viaggiatori.

(Vedi ordini di servizio n. 174 e 401-1913 - Circolare n. 103(c)-1916 e punto 347 del Bollettino commerciale n. 19-1921).

A partire dal 1° gennaio 1922, dovranno essere osservate le disposizioni contenute nell'allegata istruzione, relativamente alla emissione e contabilizzazione:

— dei biglietti di abbonamento ordinari ed a tariffa ridotta;

— dei biglietti di abbonamento intera rete;

— dei biglietti di abbonamento speciali con o senza percorso di congiunzione;

— delle carte di autorizzazione per l'acquisto di biglietti a metà prezzo per viaggi di corsa semplice;

— dei fascicoli per le traversate marittime.

Per tutti i suddetti biglietti di abbonamento, carte di autorizzazione e fascicoli per le traversate marittime, *spediti* alle stazioni richiedenti, dagli uffici e dalle stazioni abilitate, a tutto il 31 dicembre p. v., debbono essere osservate le norme vigenti, anche se la validità di biglietti, delle carte e dei fascicoli decorra dal gennaio 1922.

Le modificazioni alla contabilità dei viaggiatori, di cui il presente Ordine di servizio, verranno comprese nelle Norme per il servizio contabile della gestione viaggiatori, bagagli ecc. (O. S. N. 160-1909) in occasione di prossima ristampa.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 5 e 22.

Allegato all'ordine di servizio n. 184-1921.

ISTRUZIONE

relativa all'invio ed alla contabilizzazione dei biglietti di abbonamento ordinari ed a tariffa ridotta; dei biglietti di abbonamento speciali, con o senza percorso di congiunzione, delle carte di autorizzazione per l'acquisto di biglietti a metà prezzo per viaggi di corsa semplice e dei fascicoli per le traversate marittime.

A partire dal 1° gennaio 1922, il sistema delle rivalse contabili viaggiatori è abolito e la contabilizzazione dei biglietti suddetti, emessi dagli uffici indicati nel foglio 4, la quale ora viene eseguita esclusivamente dalla stazione che si trova nella sede dell'Ufficio emittente, resta deferita alla stazione incaricata della consegna dei biglietti medesimi ai richiedenti. Le modalità da seguirsi sono le seguenti:

a) Operazioni degli uffici di emissione dei biglietti di abbonamento.

L'Ufficio di emissione invierà i biglietti direttamente alle stazioni che devono effettuarne la consegna, accompagnati, anzichè dalle attuali rivalse contabili viaggiatori, da una ricevuta (foglio 1) sistema decalco (nuovo modello Ci 247), in piego raccomandato scortato da mod. G-75. Il tagliando superiore di detto modulo rimarrà alla stazione; quello inferiore dovrà essere invece restituito immediatamente all'Ufficio, il quale, non ricevendolo entro cinque giorni, dovrà sollecitarne la restituzione, iniziando poi, se del caso, pronte indagini per conoscere la sorte toccata ai relativi biglietti.

La compilazione della distinta mod. Ci 224 per le stazioni in sede di Uffici di emissione è abolita.

Le distinte dei biglietti emessi (mod. Ci 226, 137 e 138) da compilarsi giorno per giorno, dovranno, unitamente al prospetto delle situazioni di casellario (mod. Ci 1348) essere mensilmente inviate, sommate e riepilogate, entro il giorno 10 del mese successivo a quello cui si riferiscono, al Controllo viaggiatori e bagagli in Firenze, tenendo presente che la scritturazione dei biglietti sui detti moduli Ci 226, 137 e 138 dovrà farsi per numero progressivo, distintamente per specie e classe. Nella colonna « osservazioni » delle accennate distinte si farà cenno di quegli abbonamenti che in seguito alle indagini risultassero smarriti.

I biglietti respinti dai titolari per erronea compilazione, dovranno, previo annullamento, essere ritornati alle stazioni insieme con quelli emessi in sostituzione, onde dar modo alle stazioni stesse di accreditarsi del relativo importo sul prospetto mod. Ci 302.

I biglietti emessi in sostituzione di altri in corso di utilizzazione saranno

inviati pure alle stazioni accompagnati dalla distinta-ricevuta mod. C[i] 247, per la consegna ed il conseguente addebitamento integrale, salvo alle stazioni stesse di accreditarsi dell'importo del biglietto ritirato sul mod. C[i] 302, esigendo dall'abbonato la differenza di prezzo fra i due biglietti.

I biglietti emessi in sostituzione di quelli dichiarati smarriti dal titolare saranno inviati alle stazioni per la consegna e l'addebitamento della soprattassa che l'abbonato è tenuto a pagare.

Delle sostituzioni suaccennate gli uffici faranno cenno nelle relative distinte mod. C[i] 226, 137 e 138.

Sarà pure da compilarsi, col sistema a decalco, per ciascuna stazione, un elenco di tutti i biglietti ad essa forniti durante il mese, elenco pel quale viene istituito il mod. C[i] 248 (foglio 2). Detti elenchi, da completarsi pure giorno per giorno, dovranno essere regolarmente totalizzati e poi riepilogati a chiusura contabile su apposita distinta, sistema a decalco, per la quale viene istituito il nuovo modulo C[i] 249 (foglio 3) il cui importo complessivo dovrà concordare col totale delle distinte mod. C[i] 226, 137 e 138.

b) Operazioni delle stazioni in genere.

Le stazioni non comprese nel foglio 7 del Bollettino commerciale numero 19-1921 si regoleranno come appresso:

1° Ricevuti i biglietti, le carte d'autorizzazione ed i fascicoli di scontrini per le traversate marittime, restituiranno, col primo treno utile, all'Ufficio di emissione e o alla stazione speditrice, a seconda dei casi, il tagliando inferiore della ricevuta modulo C[i] 247 trattenendo in atti il tagliando superiore;

2° Scrittureranno di volta in volta sullo scartafaccio (e quindi sul modulo C[i] 210 per le stazioni che ne son fornite) i biglietti, le carte d'autorizzazione ed i fascicoli per le traversate marittime ricevuti, facendo figurare il relativo importo, fino a che non sia incassato, in rimanenza, fra i titoli da regolarizzare;

3° Invieranno al Controllo viaggiatori e bagagli con lettera raccomandata scortata da mod. G-75, i biglietti, le carte d'autorizzazione ed i fascicoli per le traversate marittime, non ritirati nel termine prescritto di 5 giorni dall'inizio della loro validità, nonchè quelli rifiutati o sostituiti per erronea compilazione, o per domanda del titolare (in corso di utilizzazione) previo annullamento con taglio trasversale, praticato in modo che le due parti del biglietto non abbiano a distaccarsi: del relativo importo si accrediteranno sul prospetto mod. C[i] 302;

4° Alla chiusura del periodo contabile (mese o bimestre) registreranno sull'apposito riassunto mod. C[i] 258, in ordine di data di ricevimento, tutti indistintamente i biglietti, le carte di autorizzazione ed i fascicoli per le traversate marittime ricevuti dagli uffici e dalle stazioni emittenti, fino all'ultimo giorno del periodo contabile, compresi quindi anche quelli non ancora ritirati dai viaggiatori, nonchè quelli rifiutati o provvisoriamente re-

spinti per erronea compilazione, riportando l'importo totale di ciascun riassunto sul riepilogo generale del debito mod. C[i] 212 e scritturando fra le partite in rimanenza sul conto corrente l'ammontare di quelli non ancora consegnati al titolare alla fine del periodo contabile;

c) OPERAZIONI SPECIALI DELLE STAZIONI AUTORIZZATE ALL'EMISSIONE DI BIGLIETTI DI ABBONAMENTO.

Le stazioni, di cui al foglio 7 del Bollettino commerciale n. 19-1921, ammesse alla vendita di:

— abbonamenti per l'intera rete a pronto pagamento e della validità di uno, due o tre mesi;

— abbonamenti speciali a pronto pagamento e senza congiunzione, della validità di uno, due o tre mesi;

— carte di autorizzazione per l'acquisto di biglietti a metà prezzo (*);

— fascicoli di scontrini per le traversate marittime, si addebiteranno sul riassunto mod. C[i]-259 anche dei biglietti inviati, colle modalità seguite dagli uffici ad altre stazioni salvo ad accreditarsi, sul riepilogo modulo C[i] 302, quadro *C bis*, in cifra complessiva del corrispondente importo, allegando al riepilogo stesso, a giustificazione delle partite iscrittevi, tanti elenchi mod. C[i] 248 (da compilarsi col sistema a decalco) quante sono le stazioni che ne hanno fatto richieste.

I detti elenchi dovranno essere riepilogati sulla distinta mod. C[i] 249 da unirsi pure al detto modulo C[i] 302.

Relativamente ai cambi di categoria dele carte di autorizzazione, le stazioni contabilizzeranno per l'intero importo la nuova carta, sulla quale ripeteranno gli estremi di validità di quella sostituita, che uniranno al riepilogo mod. C[i] 302 a giustificazione del corrispondente credito.

Per quanto riguarda invece i biglietti di abbonamento la cui emissione è di esclusiva competenza degli uffici, indicati al foglio 4, debbono essere osservate le disposizioni e norme stabilite per tutte le altre stazioni, come dai precedenti paragrafi 1°, 2°, 3° e 4°.

I nuovi stampati occorrenti agli uffici ed alle stazioni saranno inviati in tempo utile dal controllo viaggiatori e bagagli in Firenze e dovranno, poi, essere richiesti ai competenti magazzini nei modi d'uso.

(*) Il prezzo dei biglietti emessi dietro esibizione delle carte d'autorizzazione, dovrà determinarsi nel modo indicato al punto VII delle « Avvertenze » della parte I del « Prontuario dei prezzi pei trasporti dei viaggiatori ».

Uffici incaricati dell'emissione dei biglietti di abbonamento ordinari a percorso facoltativo, di biglietti di abbonamento per impiegati ferroviari e loro famiglie, e per impiegati dello Stato e loro famiglie.

Sede degli Uffici di emissione	Uffici d'emissione	Abbonamenti ordinari	Abbonamenti Impiegati ferroviari	Abbonamenti Impiegati dello Stato
Ancona	Div. Movimento e Traffico.	●	●	
	Div. Lavori		●	
	Div. Trazione		●	
Bari	Div. Movimento e Traffico.	●	●	
	Div. Lavori		●	
	Div. Trazione		●	
Taranto	Officine (Servizio Materiale e Trazione).		●	
Bologna	Div. Movimento e Traffico.	●	●	
	Div. Lavori		●	
	Div. Trazione		●	
	Officine Materiale Mobile.		●	
Rimini	Officine Locomotive . .		●	
	» Veicoli		●	
Firenze	Div. Movimento e Traffico.	●	●	
	Div. Lavori		●	
	Div. Trazione		●	
	Serv. Trazione e Materiale.		●	
	Officine (Serv. Materiale e Trazione).		●	

Sede degli Uffici di emissioae	Uffici d'emissione	Abbonamenti ordinari	Abbonamenti Impiegati ferroviari	Abbonamenti Impiegati dello Stato
Lucca	Officine (Servizio Materiale e Trazione).		●	
Genova	Div. Movimento e Traffico.	●	●	
	Div. Trazione		●	
Milano	Div. Movimento e Traffico.	●	●	
	Div. Lavori		●	
	Div. Trazione		●	
Vicenza	Officine		●	
Napoli	Div. Movimento e Traffico.	●	●	
	Div. Lavori		●	
	Div. Trazione		●	
	Officine Granili		●	
	Div. Lavori Linee Calabr.		●	
S. Giovanni a Teduccio.	Officine Pietrarsa . . .		●	
Palermo	Div. Movimento e Traffico.	●	●	
	Div. Materiale e Trazione.		●	
	Div. Lavori		●	
	Officina Locomotive . .		●	
Palermo Lolli .	Officina Materiale e Trazione.		●	
Messina	Officine		●	
Reggio Calabria	Div. Movimento e Traffico.	●	●	
	Div. Trazione		●	

Sede degli Uffici di emissione	Uffici d'emissione	Abbonamenti ordinari	Abbonamenti Impiegati ferroviari	Abbonamenti Impiegati dello Stato
Roma	Div. Movimento e Traffico.	●	●	
	Div. Lavori		●	
	Div. Trazione		●	
	Serv. Movimento e Traffico.		●	●
	Serv. Lavori		●	
	Serv. Elettrificazione .		●	
Roma Trastevere	Officine (Serv. Materiale e Trazione).		●	
Torino	Div. Movimento e Traffico.	●	●	
	Div. Lavori		●	
	Div. Trazione		●	
	Elettrificazione		●	
	Officine (Serv. Materiale e Trazione).		●	
	Officine Locomotive . .		●	
Venezia	Div. Movimento e Traffico.	●	●	
	Div. Lavori		●	
	Div. Trazione		●	
Verona	Officine Veicoli		●	
	Officine Locomotive . .		●	
Cagliari	Serv. Movimento e Traffico.	●	●	
Trento	Ufficio Movimento. . .	●	●	
	Ufficio Materiale e Trazione.		●	
Trieste	Ufficio Movimento. . .	●	●	
	Ufficio Trazione		●	

N.B. — Le Divisioni Movimenti e Traffico e le Delegazioni dell'esercizio sono pure incaricate di emettere i seguenti biglietti di abbonamento:

1. Biglietti di abbonamenti per l'intera rete per una o due persone a pronto pagamento e pagamento rateale con o senza congiunzione (esclusi quelli a pronto pagamento senza congiunzione valevoli per 1, 2 o 3 mesi).

2. Biglietti di abbonamento speciali a serie (di cui l'allegato n. 6-*A* alle tariffe) con o senza congiunzione, per 1 o 2 persone (esclusi quelli a pronto pagamento, senza congiunzione, valevoli per 1, 2 o 3 mesi).

Ordine di servizio N. 185.

Cambiamento di nome della fermata di Siculiana Scalo.

A datare dal 15 dicembre p. v., la fermata di Siculiana Scalo della linea Porto Empedocle-Ribera, (Ferrovie secondarie Gruppo Sicilia) assumerà la nuova denominazione di Siculiana Marina.

Di conseguenza, nel volume « Prontuario generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della Rete dello Stato » (edizione giugno 1914) alla pag. 104 (tabella 135), nonchè in tutte le altre pubblicazioni di servizio nelle quali trovasi riportato il nome della suddetta fermata, dovrà apportarsi conforme modificazione.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *e* 22.

Ordine di servizio N. 186.

Trasporti per conto delle Società cooperative di consumo fra gli agenti ed operai ferroviari.

La « Società di consumo fra gli agenti ferroviari di Siena », avendo estesa la vendita al pubblico, non ha più diritto a partire dal 1 agosto 1921, di fruire, per le proprie spedizioni, della riduzione di tariffa stabilita per i trasporti delle cooperative ferroviarie di consumo eseguiti in base al Regolamento di cui l'ordine di servizio n. 167-1911.

Il nome della detta Società deve pertanto essere depennato dall'elenco allegato A al citato regolamento, ristampato con l'ordine di servizio n. 48-1918.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *e* 22.

Ordine di servizio N. 187.

Trasformazione della stazione di S. Marzanotto Rivi in fermata.

A datare dal 1° novembre 1921 la stazione di S. Marzanotto Rivi, della linea Asti-Ovada-Genova, è stata trasformata in fermata con abilitazione ai soli trasporti dei viaggiatori, bagagli e cani, nonchè delle merci a grande velocità e a piccola velocità ordinaria limitatamente ai colli non superanti i Kg. 100 ciascuno senza limite di peso per ogni singola spedizione.

La fermata è munita di telegrafo (circuito 4264) pel servizio pubblico.

La fermata di S. Marzanotto Rivi non essendo provvista di segnali, alla eventuale protezione dei treni provvederà il personale dei treni stessi.

In conseguenza di quanto sopra, nel « Prontuario generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della Rete dello Stato » (edizione giugno 1914), a pagina 53, nelle colonne 9, 11 e 12 si dovranno depennare di contro al nome di Marzanotto Rivi rispettivamente le lettere *A*. *V* e *B* e si dovrà aggiungere il richiamo (2) alle lettere *G* e *O* rispettivamente segnate alle colonne 8 e 10.

Nella « Prefazione generale all'orario generale di servizio » (edizione marzo 1921, a pagina 15 di fianco al nome della fermata suddetta si dovrà riportare l'indicazione *L O - a*.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *e* 22.

Ordine di servizio N. 188.

Attuazione delle nuove Condizioni e tariffe per i trasporti delle cose sulle ferrovie dello Stato.

Le spedizioni a bagaglio, a grande ed a piccola velocità che saranno presentate a partire dal 1° gennaio 1922, dovranno essere

effettuate e regolate in base al nuovo testo di « Condizioni e tariffe » promulgato col R. decreto 12 novembre 1921, n. 1585 (*Gazzetta ufficiale* 26 novembre 1921, n. 277) (1).

Il nuovo testo, regolando tutta la materia del trasporto delle cose sulle ferrovie esercitate dalla nostra amministrazione, annulla e sostitusce tutte le disposizioni contenute nelle condizioni e tariffe del 1885 e successive modificazioni.

Per espressa disposizione dell'art. 3 del citato decreto rimarranno tuttavia in vigore:

sino al 30 *aprile* 1922, il capoverso *b*) dell'art. 3 del decreto 28 ottobre 1921, n. 1524 circa l'aumento dei termini di resa delle spedizioni a G. V. ed a P. V.;

sino a nuovo avviso, gli aumenti percentuali di cui i Regi decreti 29 ottobre 1920, n. 1523, 21 luglio 1921, n. 1064 e 3 novembre 1921, n. 1559.

Gli agenti ed i funzionari che per le loro mansioni debbono curarne l'applicazione, sono invitati a prenderne esatta visione, in modo da conoscerne tutte le disposizioni che direttamente o indirettamente li interessano. Coloro che hanno funzioni direttive debbono richiamare l'attenzione dei loro dipendenti su quelle fra le disposizioni stesse che, per le loro funzioni, più particolarmente debbono eseguire.

Ordine di servizio N. 189.

Disabilitazione delle stazioni dal servizio movimento.

(Vedi ordine di servizio n. 49-1921.

Allo scopo di conseguire semplificazioni contabili ed una economia di lavoro e di stampati, a partire dal 1° gennaio 1922 le disposizioni contenute nel penultimo capoverso dell'ordine di servizio n. 49-1921, rimarranno modificate come appresso:

(1) Vedi Bollettino ufficiale n. 48 del 1° dicembre 1921, pag. 470.

Quando, per i treni pei quali le stazioni sono disabilitate al movimento, il servizio restante ha una certa importanza, il bigliettario delle stazioni stesse, dopo eseguita la distribuzione per l'ultimo treno precedente alla disabilitazione, annota su apposito foglio i primi ed ultimi numeri dei biglietti di 3ª classe a cartoncino con destinazione fissa, da emettersi per le corrispondenze comprese nei biglietti plurimi a foglietto, a suo tempo ricevuti pel disimpegno di detto servizio, consegna il foglio medesimo nonchè la cassettina, ove sono da custodirsi i biglietti da distribuire, allo incaricato della vendita nei treni stabiliti.

Se ritenuto del caso, potranno essere dati in consegna per la distribuzione anche biglietti di 1ª e 2ª classe.

L'incaricato, previe opportune verifiche ed ultimata la distribuzione dei biglietti, a tergo dei quali a sua cura deve essere applicato il bollo ad umido della stazione, prenota a sua volta sull'accennato foglio i primi ed ultimi numeri di quelli rimasti invenduti e consegna il foglio, la cassettina, coi biglietti, e la somma riscossa al bigliettario, il quale, stabilite per differenza le quantità dei biglietti venduti, accerta la regolarità della restituzione e della somma ricevuta dal detto incaricato, somma da versarsi a cassa in un unico versamento cogli altri introiti della biglietteria.

Per le rimanenti operazioni sono da osservarsi le disposizioni di cui agli articoli 25 e 31 delle norme per il servizio contabile delle gestioni viaggiatori, bagagli e cani.

Nulla è innovato per quanto concerne le spedizioni a bagaglio.

La fornitura delle cassettine alle stazioni interessate verrà fatta dal controllo viaggiatori e bagagli di Firenze, al quale le stazioni restituiranno, *con apposita distinta*, i biglietti a foglietto plurimi loro inviati e rimasti da vendere al 31 dicembre 1921.

Cessata la disabilitazione le cassettine dovranno essere restituite al prefato controllo.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 7, 8, 9, 15, 16, 17 e 22.

Il Direttore generale
C. CROVA.

ANNO XIV N. 51 22 DICEMBRE 1921

BOLLETTINO UFFICIALE DELLE FERROVIE DELLO STATO

Si pubblica il giovedì

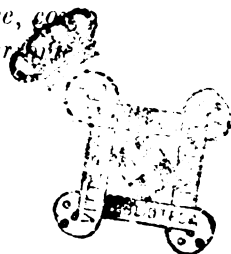
INDICE

PARTE PRIMA — Leggi e decreti:

PARTE SECONDA — Ordini generali, Ordini di servizio, Circolari ed istruzioni *di durata indeterminata:*

(2591) Roma, 1921-22 — Stabilimento Poligrafico per l'Amministrazione della Guerra.

REGIO DECRETO-LEGGE 24 *novembre* 1921, *n.* 1696, *che istituisce, con sede in Palermo, un ufficio per la costruzione delle ferrovie secondarie nell'interno della Sicilia* (1).

VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA.

Vista la legge 7 luglio 1907, n. 429, riguardante l'ordinamento dell'esercizio di Stato delle ferrovie non concesse ad imprese private;

Vista la legge 13 aprile 1911, n. 310, concernente modificazioni all'ordinamento delle ferrovie dello Stato;

Vista la legge 21 luglio 1911, n. 848, concernente l'aumento delle sovvenzioni chilometriche per le ferrovie da concedersi all'industria privata;

Visto il R. decreto 28 giugno 1912, n. 728, col quale vengono apportate modificazioni alla suddetta legge 13 aprile 1911, n. 310;

Visto il decreto Luogotenenziale 13 aprile 1919, n. 567, che autorizza la costruzione di brevi tronchi delle ferrovie e sezione ridotta in Sicilia di cui all'art. 2 della citata legge 21 luglio 1911, numero 848;

Visto il Regio decreto 2 ottobre 1919, n. 1838, contenente provvedimenti per il completamento dell'intera costruzione a cura diretta dello Stato di 800 chilometri di ferrovia a sezione ridotta nella Sicilia;

Udito il Consiglio dei Ministri;

Sulla proposta del Ministro Segretario di Stato per i lavori pubblici, di concerto con quello del tesoro;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

E istituito alla diretta dipendenza del ministro dei lavori pubblici un ufficio, con sede centrale in Palermo, per la costruzione,

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 13 dicembre 1921, n. 291.

a cura diretta dello Stato, delle ferrovie secondarie a scartamento ridotto nell'interno della Sicilia, di cui all'art. 2 della legge 21 luglio 1911, n. 848, in base al piano regolatore per le linee stesse approvato dagli organi competenti.

E' fatta eccezione per le linee Calatafimi-Trapani e Caltagirone-Terranova, che verranno costruite dall'Amministrazione delle ferrovie dello Stato a scartamento ordinario.

E' consentita una estonzione per non oltre il 10 per cento sull'intero sviluppo della rete previsto dalla citata legge.

Con decreto Reale, su proposta del ministro dei lavori pubblici, di concerto col ministro del tesoro e sentito il Consiglio dei ministri si stabiliranno quali tronchi in aggiunta a quelli compresi nel suddetto piano regolatore possano essere costruiti entro il limite della maggiore estensione consentita dal precedente comma.

Art. 2.

Il detto ufficio sarà posto sotto l'alta direzione di un funzionario superiore tecnico dell'Amministrazione dello Stato, da nominarsi con decreto Reale, su proposta del Ministro dei lavori pubblici sentito il Consiglio dei ministri.

Il funzionario stesso ha la rappresentanza dell'Ufficio, determina il programma di massimo sviluppo dei lavori e corrisponde direttamente col ministro dei lavori pubblici, verso il quale è responsabile dell'andamento generale dell'ufficio stesso.

Art. 3.

Con decreto Reale, su proposta del ministro dei lavori pubblici, verranno stabilite le modalità relative alla costituzione, alle attribuzioni ed al funzionamento del predetto ufficio e tutte quelle altre, che risulteranno necessarie per l'applicazione del presente decreto.

Art. 4.

Il Ministro dei lavori pubblici stabilirà le modalità per la prosecuzione a cura del predetto ufficio, dei lavori iniziati dal-

l'Amministrazione delle ferrovie dello Stato su alcuni tronchi delle linee di cui all'art. 1 del presente decreto, in base al decreto Luogotenenziale 13 aprile 1919, n. 567.

Art. 5.

E' data facoltà al Ministro dei lavori pubblici di delegare al funzionario incaricato dell'alta direzione quei poteri che la esperienza dimostrasse compatibili con le attribuzioni speciali ad esso affidate col presente decreto e che risultassero utili nell'intento di rendere più agevole e più sollecita la costruzione delle ferrovie anzidette.

Art. 6.

Alla spesa per la costruzione della rete sarà provveduto con i fondi disponibili sulla somma di lire 50 milioni di cui al decreto Luogotenenziale 13 aprile 1919, n. 567, e con quelli che dovranno essere posti a disposizione dal Ministero del tesoro nella misura non inferiore a 70 milioni annui e per la durata di 10 anni, a decorrere dall'esercizio finanziario 1922-923, provvedendovi con accensione di debiti o con mutui con la Cassa depositi e prestiti.

Art. 7.

Il presente decreto sarà presentato al Parlamento per la conversione in legge.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 24 novembre 1921.

VITTORIO EMANUELE.

BONOMI — MICHELI — DE NAVA.

Visto, *Il guardasigilli*: RODINÒ.

REGIO DECRETO-LEGGE 24 *novembre* 1921, *n.* 1736, *che proroga i termini prescritti per il riconoscimento del diritto d'uso di acque pubbliche e per la denuncia delle utenze delle acque stesse.* (1)

VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA.

Visto il R. decreto 26 dicembre 1920, n. 1818, che prorogò il termine di presentazione delle domande pel riconoscimento del diritto d'uso di acque pubbliche e per la denuncia delle utenze per la formazione del loro catasto prescritto dagli articoli 2, comma primo e 7, comma quarto del Nostro decreto 9 ottobre 1919, n. 2161, su le derivazioni e utilizzazioni d'acque pubbliche;

Udito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta del ministro segretario di Stato pei lavori pubblici, di concerto col presidente del Consiglio dei Ministri, ministro per l'interno e coi ministri segretari di Stato per la giustizia e affari di culto, per le finanze, pel tesoro, per l'agricoltura e l'industria e il Commercio;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Il termine indicato nei su citati articoli del R. decreto 9 ottobre 1919, n. 2161 è maturante a 31 dicembre 1921 giusta il nostro decreto 26 dicembre 1920, n. 1818, è prorogato di un'anno, e perciò:

ai sensi ed effetti dell'art. 2, comma 1°, del R. decreto 9 ottobre 1919, n. 2161;

Gli utenti di acqua pubblica menzionati alle lettere *a*) *e b*) dell'art. 1 che non abbiano già ottenuto il riconoscimento del diritto all'uso dell'acqua, dovranno chiederlo, sotto pena di decadenza, entro il 31 dicembre 1922, ove si tratti di acqua iscritta in un elenco la cui pubblicazione sia avvenuta nella *Gazzetta ufficiale* del Regno entro il 31 dicembre 1921, e in ogni altro caso entro un anno dalla pubblicazione dell'elenco in cui l'acqua è inscritta.

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 13 dicembre 1921, n. 291.

Ai sensi ed effetti dell'art. 7 comma quarto, del citato decreto Reale.

Le dichiarazioni di utenza debbono essere fatte, entro il 31 dicembre 1922, ove si tratti di acqua inscritta in un elenco, la cui pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale del Regno* sia avvenuta entro il 31 dicembre 1921, e in ogni altro caso entro un anno dalla pubblicazione dell'elenco in cui l'acqua è inscritta.

Il presente decreto sarà presentato al Parlamento per essere convertito in legge.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno di Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 24 novembre 1921.

VITTORIO EMANUELE.

BONOMI — MICHELI — RODINÒ — SOLERI
DE NAVA — MAURI — BELOTTI.

Visto, *Il guardasigilli*: RODINÒ.

REGIO DECRETO 27 *novembre* 1921, *n.* 1742, *che estende al personale ferroviario ex-austriaco le disposizioni disciplinari vigenti per il personale delle ferrovie dello Stato* (1).

VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA.

Vista la legge 26 settembre 1920, n. 1332, che approva il trattato di pace concluso fra l'Italia e l'Austria a San Germano il 10 settembre 1919 e l'annessione al Regno dei territori attribuiti all'Italia;

---

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 13 dicembre 1921, n. 291.

Vista la legge 19 dicembre 1920, n. 1778, che aprova il trattato concluso fra l'Italia ed il Regno dei Serbi, Croati e Sloveni a Rapallo il 12 novembre 1920 e l'attribuzione di territori all'Italia;

Visto il Nostro decreto 25 novembre 1920, n. 1726, che manda all'Amministrazione delle ferrovie dello Stato di continuare oltre il 31 ottobre 1920 l'esercizio delle linee ferroviarie comprese nelle nuove Provincie;

Visto il decreto Luogotenenziale 13 agosto 1917, n. 1393, che approva i regolamenti per i vari personali delle ferrovie dello Stato;

Visto il Nostro decreto 10 marzo 1921, n. 280, che modifica la costituzione del Consiglio di disciplina delle ferrovie dello Stato;

Sentito il Consiglio di amministrazione delle ferrovie dello Stato;

Udito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta del presidente del Consiglio dei ministri, di concerto col ministro segretario di Stato per i lavori pubblici;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Articolo unico.

Dalla data di pubblicazione di questo decreto sono estese al personale ferroviario ex-austriaco le disposizioni disciplinari contemplate dai regolamenti in vigore per il personale delle ferrovie dello Stato.

Per le mancanze commesse anteriormente a tale data si applicano le sanzioni disciplinari previste dalle norme regolamentari esistenti per detto personale ex-austriaco al 3 novembre 1918.

Quando però per la medesima infrazione i regolamenti del personale delle ferrovie dello Stato prevedano sanzioni diverse, si applica all'incolpato la punizione più mite.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 27 novembre 1921.

VITTORIO EMANUELE.

BONOMI — MICHELI.

Visto, *Il guardasigilli*: RODINÒ.

Comunicato.

AGENTI REVOCATI, DESTITUITI O LICENZIATI perchè condannati per delitti contro la proprietà

COGNOME, NOME e matricola	Qualifica	Motivo della condanna
FREZZA Arturo (158985). .	Frenatore	Condannato alla reclusione per anni due e mesi undici ed a lire 700 di multa, per ricettazione di pelli, tessuti ed altre merci e cose provenienti da furti, consumati in Roma verso la fine del 1917 e fino all'aprile 1918, in danno della Ferrovia. (Sentenza 19 maggio 1919 del Tribunale di Roma).
SCIOLLA Silvestro (170282)	Manovale	Condannato a quattro mesi di reclusione per furto di burro, commesso alla stazione di Bastia la notte dal 28 al 29 dicembre 1915. (Sentenza 25 giugno 1919 della Corte di Appello di Torino).
GHIRINGHELLI Angelo (201149).	Manovale in prova	Condannato alla reclusione per nove mesi e dieci giorni, per correità in furto di varie merci, commesso in più volte dall'aprile al 12 giugno 1920 nella stazione di Novara. (Sentenza 18 giugno 1920 del Tribunale di Novara).
CIGNETTO Angelo (101523) **PROVERA** Alessandro (170271). **BURONE** Francesco (179703)	Deviatore Manovale Manovale in prova	Condannati: alla reclusione per anni due e quattro mesi il *Cignetto*, e per due anni il *Provera* e il *Burone*, per correità in furto di formaggio e di lardo commesso il 29 marzo 1919 nella stazione di Chivasso. (Sentenza 10 febbraio 1920 del Tribunale di Torino).
FALAI Olinto (149950) . . .	Manovale	Condannato alla reclusione per due anni e quattro mesi, per furto di stoffe ed oggetti vari, commesso in epoche imprecisate anteriori all'8 ottobre 1920 nell' Officina ferroviaria di Firenze. (Sentenza 18 marzo 1921 della Corte di Appello di Firenze).
BONORA Umberto	Manovale avventizio	Condannato alla reclusione per mesi sei per furto di cioccolato, commesso il 26 dicembre 1920 a Milano, in danno della Ferrovia. (Sentenza 27 maggio 1921 della Corte di Appello di Milano).
VASSALLO Antonio . . .	Manovale avventizio	Condannato alla reclusione per giorni quarantacinque, per furto di tavole di legno, commesso il 17 gennaio 1921 nello scalo ferroviario di Magenta. (Sentenza 15 febbraio 1921 della Pretura di Magenta).

COGNOME, NOME e matricola	Qualifica	Motivo della condanna
PEZZELLA Giovanni (151727).	Deviatore	Condannato alla reclusione per mesi quattro, per furto di baccalà, commesso nella notte dal 19 al 20 dicembre 1920 nella stazione di Riardo, in danno dell'Amministrazione comunale di Pietramelara e Baia Latina. (Sentenza 28 luglio 1921 del Tribunale di Santa Maria Capua Vetere).
POLETTI Angelo	Manovale avventizio	Condannato alla reclusione per un anno e quindici giorni, ed alla multa di lire 200, per furto di fagiuoli e ricettazione di sapone, reati commessi fino ai primi del mese di luglio 1919 a Ceraino. (Sentenza 6 aprile 1920 del Tribunale di Verona).
ASTOLFI Vittorio (194296).	Aiutante applicato in prova	Condannato alla reclusione per tre mesi e undici giorni, per avere il 14 marzo 1921 ed in giorni precedenti, rubato diversi oggetti in Brescia, in danno di Fusai Enrico, Scalvi Ivo e Coglio Faustino; e per essere stato trovato in possesso il 15 marzo 1921 di un impermeabile del quale non giustificò la legittima provenienza. (Sentenza 31 marzo 1921 della Pretura di Brescia).

Ordine di servizio N. 190.

Circoscrizione dei Riparti di Movimento.

(Vedi ordine di servizio n. 163-1921).

A partire dal 1° gennaio 1922 le circoscrizioni dei seguenti Riparti di Movimento vengono modificate come appresso:

DIVISIONE DI GENOVA.

Sopraintendenza - Genova. — Sopraintendenza degli scali di Genova; sopraintendenza degli scali delle stazioni di Sampierdarena e Campasso e linea Sampierdarena-Cornigliano - Campi - Bolzaneto (binario industriale sponda destra del Polcevera).

DIVISIONE DI MILANO.

3° *Riparto* - Milano. — Musocco (e)-Gallarate-Sesto C (e); Gallarate-Laveno (e); Gallarate-Porto Ceresio.

4° *Riparto* - Arona. — Vignale (e)-Oleggio-Arona; Sesto Calende-Iselle (i); Oleggio-Pino T (i).

DIVISIONE DI BOLOGNA.

5° *Riparto* - Verona. — Bologna (e)-Nogara (e)-Isola della Scala; Verona P. N. (e)-Dossobuono (i)-Cerea (e)-Legnago (e)-Rovigo (e).

7° *Riparto* - Mantova. — Mantova-Monselice (e); Modena (e)-Dossobuono (e).

Ordine di servizio N. 191.

Estensione di servizio nella stazione di Roma Termini.

Dal giorno 26 dicembre 1921 il servizio merci a piccola velocità ordinaria nella stazione di Roma Termini viene esteso ai trasporti di benzina in carri-serbatoi diretti alla Società Trasporti Automobilistici

Di conseguenza la nota (11) in calce alla pagina 50 del « Prontuario generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della Rete dello Stato » (edizione giugno 1914) deve essere completata come segue:

« Sono pure ammessi, in via temporanea, i trasporti di benzina in carri-serbatoi diretti alla Società Trasporti Automobilistici.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 e 22.

Ordine di servizio N. 192.

Nuovo Regolamento per l'uso reciproco dei carri in servizio internazionale.

Col 1° gennaio 1922 va in vigore il nuovo « Regolamento per l'uso reciproco dei carri in servizio internazionale », il quale assume la denominazione abbreviata « R. I. V. » ed annulla e sosostituisce il « Regolamento veicoli italo-germanico-I. W. R. », di cui l'Ordine di servizio n. 111-1914 e le « Convenzioni relative al servizio cumulativo con le Ferrovie francesi ».

L'allegato contiene le disposizioni che, dalla stessa data devono essere osservate dal personale delle stazioni, Officine, Squadre di rialzo, in rapporto alla circolazione ed all'uso dei carri esteri introdotti nel Regno in servizio cumulativo internazionale.

Distribuito agli agenti delle classi, 1, 2, 3, 4, 5, 7, 9, 11, 15, 17, 18, 19, 20, 21, 22 *ed ai Revisori del materiale.*

Allegato all'Ordine di servizio n. 192-1921.

USO DEI CARRI DELLE FERROVIE ESTERE

I. — **Condizioni alle quali devono soddisfare i carri esteri offerti ai transiti.**

Le stazioni a contatto con le ferrovie estere ed il personale di verifica ivi residente s'atterranno rigorosamente alle speciali istruzioni concernenti l'accettazione ed il rifiuto dei carri offerti al transito.

II. — **Etichettamento in entrata.**

1. — Tutti i carri esteri che entrano in Italia vengono muniti da parte del transito di confine di apposite etichette di transito mod. M. 266 che portano a stampa, oltre al nome della ferrovia consegnante e di quella ricevente, anche *il transito di confine dal quale il carro è entrato in Italia*, e sulle quali viene indicata dal transito, con apposito timbro, la data di partenza del carro per l'Italia.

2. — Tali etichette vanno applicate, in mancanza di apposite tabelle sui carri, sull'estremità sinistra di entrambi i longaroni *senza però coprire le inscrizioni esistenti sui longaroni stessi.*

3. — Le etichette di transito devono essere rispettate in modo assoluto dalle stazioni tutte, e non devono perciò per nessun motivo essere staccate, raschiate o coperte con altre etichette o cartellini prima del ritorno del carro al transito, poichè i dati che ne risultano servono:

alle stazioni interne, per stabilire il transito di confine di provenienza da indicarsi, assieme alla data d'entrata del carro, nelle prescritte notifiche in caso di ritiro dalla circolazione (Capo IV), per averne norma nella restituzione (Capo VII) e nei casi di ricarico per l'estero (Capo VI);

ai transiti di confine, per rilevare, al ritorno dei carri esteri dall'Italia, i dati relativi all'entrata in Italia, da indicarsi nelle relative scritturazioni.

III. — **Proseguimento.**

1. — I carri esteri che provengono carichi dai transiti di confine debbono essere fatti proseguire, con sollecitudine, fino alla stazione destinataria del carico.

Tali carri possono essere scaricati lungo il viaggio soltanto quando si verifichi: interruzione della circolazione od impossibilità di valersi dei ferry-boats; condizioni che li rendano non atti alla circolazione; necessità di trasbordo pel passaggio su linee a scartamento diverso o determinate dalle condizioni del carico.

2. — I carri esteri carichi, a richiesta dell'avente diritto a disporre delle relative spedizioni contenutevi, possono essere rispediti con l'intero carico a stazioni diverse da quelle di originaria destinazione, purchè beninteso non siano espressamente vietate le rispedizioni.

IV. — **Giacenze anormali.**

1. — Nei casi in cui i carri esteri, tanto carichi che vuoti, debbono essere trattenuti per interruzione della circolazione, per rifiuto della ferrovia a contatto a riceverli, o per guasti, pei quali debbano richiedersi pezzi di ricambio o la cui riparazione richieda più di due giorni, circostanze tutte che giustificano l'esonero dal pagamento del nolo, le stazioni debbono subito compilare accuratamente per ciascun carro il prescritto mod. M. 99, trasmettendone senza indugio all'*Ufficio Circolazione Veicoli a Roma*, il tagliando *A* appena il carro viene trattenuto ed il tagliando *B* appena il carro viene rimesso in circolazione.

2. — La eventuale momentanea mancanza del prescritto modulo non esime però le stazioni dalle notifiche di cui sopra: e perciò in tale caso le notifiche stesse debbono essere fatte con due successive lettere. Nella prima di queste (in sostituzione del tagliando *A*) dovranno indicarsi la marca di proprietà ed il numero di servizio del carro trattenuto, il transito e la data di entrata in Italia, gli estremi di arrivo nella stazione, la data del ritiro dalla circolazione, la causa per la quale il carro è stato trattenuto e, se trattasi di guasto, la precisa natura dell'avaria riportata dal carro; nella seconda (in sostituzione del tagliando *B*) dovrà farsi riferimento alla prima lettera e dovrà precisarsi la data della rimessa del carro in circolazione.

V. — **Scarico.**

1. — Le stazioni destinatarie di trasporti caricati su carri esteri, devono avvisare prontamente i destinatari dell'arrivo dei carri stessi, sollecitandone le operazioni di scarico che dovranno essere eseguite con la maggior prontezza.

Qualora nel quinto giorno dall'arrivo si trovino ancora giacenti dei carri esteri carichi, in dipendenza di contestazioni con le parti o per qualsiasi altro motivo, la stazione è tenuta a darne avviso immediato alla propria Divisione Movimento e Traffico ed all'*Ufficio Circolazione Veicoli a Roma*.

2. — A scarico ultimato, i carri devono essere diligentemente spazzati e quelli che hanno servito al trasporto di bestiame devono essere accuratamente lavati e disinfettati a sensi del successivo Cap. XV.

VI. — **Utilizzazione.**

1. — *Salvo speciale autorizzazione del Servizio Movimento e Traffico è vietata l'utilizzazione dei carri esteri in servizio interno e cumulativo italiano.*

2. — Tali carri possono essere utilizzati per trasporti diretti:

a) a stazioni dell'amministrazione proprietaria;

b) a stazioni oltre la ferrovia proprietaria, purchè venga percorso un tratto di quest'ultima.

VII. — **Restituzione.**

1. — I carri esteri resi vuoti, i quali entro le 24 ore dall'avvenuto scarico non trovano l'utilizzazione per l'estero secondo è detto nel precedente capo VI, debbono essere immediatamente rinviati vuoti per restituzione al transito di confine dal quale entrarono in Italia, valendosi dei treni coi quali siano, in quanto possibile, evitate le soste e le manovre ai successivi transiti interni.

Il transito di confine cui il carro deve essere restituito va rilevato dalle etichette di transito Mod. M. 266 applicate sul carro da parte del transito d'entrata (vedi Capo II).

2. — In mancanza di tali etichette, la stazione di originaria destinazione del trasporto desume il transito d'entrata al quale il carro deve essere restituito dai documenti che ne scortavano la relativa spedizione, rilevando dai timbri a compostore anche la data di transito, compila due etichette Mod. M. 268 che applica al carro come prescritto al Capo II e provvede infine al rinvio del carro stesso al transito d'entrata. All'arrivo di ogni carro estero la stazione destinataria deve perciò subito procedere all'accertamento dell'esistenza delle etichette di transito M. 266, per potere, in mancanza di esse, stabilire col relativo documento di trasporto il transito e la data d'entrata del carro in Italia.

3. — Le altre stazioni che debbano provvedere alla restituzione di un carro estero vuoto mancante di etichette di transito e non accompagnato dal prescritto bollettino di scorta di cui è parola in appresso, chiedono immediatamente istruzioni all'*Ufficio Circolazione Veicoli a Roma* con telegramma così concepito:

« *Ufficio Circolazione Veicoli — Roma* ».

« *Giacente carro* (indicarne integralmente marca di proprietà e numero di servizio in tutte lettere) *sprovvisto etichette* ».

cui faranno subito seguire copia con epistolare urgente; ed appena ricevute le richieste istruzioni provvederanno al rinvio del carro al transito indicato, dopo avervi applicate le etichette M. 268 completate con le indicazioni del transito di entrata in Italia, contenute nel telegramma di risposta dell'*Ufficio Circolazione Veicoli*

4. — Fanno eccezione a quest'ultima norma i seguenti carri esteri per i quali, anche se sprovvisti delle etichette di transito, non occorre chiedere istruzioni al predetto Ufficio; essi debbono essere pertanto restituiti senz'altro come segue:

a) *i carri francesi* al più vicino transito di Modane o Ventimiglia;

b) *i carri svizzeri* al più vicino transito di Chiasso, Luino o Domodossola;

c) *i carri austriaci* mercati B. B. Österreich al transito di Tarvisio;

d) *i carri serbo-croato-sloveni* marcati S. H. S. al transito di Piedicolle.

5. — *Bollettino di scorta per la restituione dei carri esteri vuoti.* Per *ciascun carro estero* che viene rinviato vuoto per restituzione al transito di provenienza, la stazione che provvede al suo rinvio deve emettere *un separato bollettino di scorta* modulo M-130ª, applicandovi il proprio timbro composto nell'apposito spazio riservato alla stazione mittente ed esponendovi, *in inchiostro,* la precisa indicazione della integrale marca di proprietà e del numero di servizio del carro, nonchè l'indicazione, come stazione destinataria, del transito di confine al quale il carro va restituito.

Ricordato che il bollettino di scorta M-130ª rappresenta un vero e proprio documento di trasporto per i carri esteri viaggianti a vuoto, le stazioni devono curarne con tutta attenzione l'emissione per ciascun carro estero che mettono in circolazione a vuoto per la restituzione al transito d'entrata, e debbono astenersi in modo assoluto dal praticare aggiunte di carri sul bollettino emesso da altra stazione a scorta di un altro carro, come pure dal modificare la destinazione originariamente indicata sui bollettini in questione, per modo che, come prescritto, ogni singolo carro abbia il suo apposito bollettino di scorta fino alla stazione di transito destinataria.

E' fatto pertanto obbligo ai conduttori-capo di richiedere alla stazione, all'atto della spunta e della presa in consegna del treno, un bollettino di scorta M-130ª per ogni carro estero vuoto che eventualmente ne fosse sprovvisto, e di considerare i bollettini in questione quali documenti di trasporto per i carri esteri vuoti.

6. — I carri esteri viaggianti vuoti per restituzione al transito di entrata non possono essere trattenuti lungo il percorso se non da stazioni che hanno la certezza di utilizzarli prontamente per l'estero come è detto al Capo VI. Le stazioni che trattengono tali carri debbono ritirare i rispettivi moduli M-130ª che invieranno all'*Ufficio Circolazione Veicoli a Roma* appena avranno indicato su ciascuno di essi tutti gli estremi della spedizione caricata nel rispettivo carro, nonchè il treno e la data di inoltro del carro medesimo.

7. — Allo scopo di conseguire la sollecita resa del materiale estero, le stazioni di diramazione o di smistamento devono curare il disbrigo delle necessarie manovre ed effettuare, nei modi prescritti, apposite tradotte di carri esteri vuoti ogni qualvolta il quantitativo dei carri stessi da restituire ne giustifichi l'effettuazione per opportune successive stazioni di diramazione o da queste per i transiti di confine. Gli Ispettori di Riparto autorizzeranno perciò sollecitamente l'effettuazione dei treni straordinari richiesti allo scopo suddetto, curando anche che da parte dei Depositi Locomotive e De.

positi Personale Viaggiante siano prontamente messi a disposizione le locomotive ed il personale necessario.

VIII. — **Carri vuoti in disguido.**

1. — Le stazioni, specialmente quelle di diramazione, che provvedono allo smistamento ed alla ricomposizione dei treni, rilevando dal confronto dei bollettini di scorta M-130ª con le etichette di transito esistenti sui carri un irregolare instradamento o irregolare destinazione di carri esteri vuoti in viaggio di restituzione, debbono ritirare il modulo M-130ª originario e staccarne uno nuovo per scortare il carro fino al giusto transito di restituzione. Lo stesso giorno debbono trasmettere all'*Ufficio Circolazione Veicoli a Roma* il modulo M-130ª ritirato, indicando sullo stesso, al quadro « Annotazioni », il motivo della sostituzione, come è prescritto dalle « Avvertenze » stampato a tergo del modulo medesimo.

2. — Qualora un transito di confine riceva, come nei casi prescritti alle lettere *a*), *b*), *c*), *d*) del punto 4 del Capo VII, un carro appartenente alla Ferrovia con la quale è a contatto, deve riconsegnarlo senz'altro alla Ferrovia stessa. Qualora riceva, però, un carro che non appartiene alla Ferrovia a contatto, se il carro è sprovvisto di etichette di transito deve procedere a senso del punto 3 del Capo VII a meno che non si tratti di carri di cui alle lettere *a*), *b*), *c*), *d*) del punto 4 nel qual caso lo rinvia senz'altro al transito prescritto; se invece il carro è provvisto di etichette lo rinvia immediatamente al suo transito d'entrata. In entrambi i casi deve però emettere un nuovo bollettino di scorta M-130ª, trattenendo quello originario che deve inviare all'*Ufficio Circolazione Veicoli a Roma* accompagnato da lettera spiegativa del disguido.

IX. — **Accessori dei carri.**

1. — La responsabilità per le parti sciolte dei carri si trasferisce all'Amministrazione ricevente, soltanto quando gli accessori stessi sono inscritti sulle due fiancate del carro o, se trattasi di carri chiusi, nel loro interno, ovvero quando sono dichiarati su accompagnatoria da carteggiarsi. Si trasferisce tuttavia la responsabilità, per sponde amovibili e porte di carri a sponde alte e basse, anche quando non sono menzionate nè con inscrizione sui carri nè a mezzo dell'accompagnatoria. Lo stesso dicasi per gli organi del freno continuo e del riscaldamento.

Le inscrizioni devono essere fatte in caratteri latini nella lingua del paese della ferrovia proprietaria. Qualora tali inscrizioni non fossero in caratteri latini, si ometterà la compilazione ed il rilascio della notifica di mancanza. Le parti sciolte dei veicoli devono inoltre, in quanto è possibile, essere munite di una marca di proprietà.

2. — La responsabilità per copertoni fissi, per ginocchiere alle garette dei freni ed altri oggetti, che pur essendo fissati ai carri, ne potrebbero

essere staccati senza lasciar traccie facilmente rilevabili, si trasferisce soltanto quando tali oggetti sono inscritti sulle pareti laterali del carro.

3. — Le stazioni di disinfezione, dopo aver rimesse nei carri da pollame con gabbie le parti sciolte inscrittevi, devono piombarli, munirli di etichette per il ritorno alla proprietaria e spedirli ad essa con accompagnatoria.

4. — Gli accessori formanti parte integrante dei carri, quali: copertoni fissi, prolunghe, bilici, tavoloni da sponda, battifianchi, griglie, ecc., non devono essere separati dai veicoli ai quali appartengono.

Qualora, per eseguire le operazioni di carico e scarico, occorre rimuovere momentaneamente gli accessori stessi, i medesimi devono poi essere rimessi e debitamente assicurati al loro posto con gli ordigni a ciò destinati; in particolare devono essere collegati superiormente fra loro, a mezzo delle rispettive catene, gli stanti che ne fossero muniti.

5. — L'avviso delle anormalità rilevate deve essere dato altresì al verificatore, e, se la stazione non è sede di personale di verifica, a quella immediatamente successiva che lo sia, praticando opportuna annotazione nel quadro *N* del foglio di corsa del treno col quale viaggia il carro.

Per ogni mancanza od avaria, non giustificata da etichetta o da annotazione sul foglio di corsa, devono essere scambiate le riserve, nei modi prescritti, fra gli agenti che ricevono e quelli che consegnano i carri carichi o vuoti.

6. — I transiti, che nei carri di ritorno riscontrano mancanze di accessori non segnalate nei modi indicati, devono esperire d'urgenza, verso le stazioni che hanno effettuato lo scarico, le pratiche di ricerca.

7. — Gli accessori, che per avaria od altre cause furono separati dai carri, devono essere rispediti, con bollettino di scorta modulo M-155 compilato in lingua italiana e da carteggiarsi con foglio di via a G. V. in esenzione di tassa di trasporto, al transito di entrata, il quale deve curarne l'inoltro all'Ufficio della ferrovia proprietaria indicato nell'« Elenco alfabetico delle marche di proprietà dei veicoli italiani ed esteri (1) ». Nel bollettino devono specificarsi i singoli oggetti e lo stato di ciascuno, nonchè i veicoli ai quali appartengono.

I singoli oggetti muniti di indirizzi nei modi prescritti per le spedizioni in collettame, ovvero, quando non presentino una superficie che si presti allo scopo, devono essere muniti del cartellino modulo M-176*b* collo stesso indirizzo inscritto nel bollettino di scorta.

La stazione destinataria degli oggetti così carteggiati deve trattarli con le stesse modalità del collettame in arrivo.

---

(1) L'elenco viene ora compilato. Siccome la sua pubblicazione tarderà alquanto, gli accessori di cui trattasi dovranno essere spediti subito all'Amministrazione proprietaria, in quanto questa risulti dalle marche del carro e ne sia nota la sede. Diversamente si dovranno chiedere immediatamente istruzioni all'*Ufficio Circolazione Veicoli a* ROMA.

X. — Copertoni ed altri attrezzi di carico.

1. — I copertoni ed altri attrezzi di carico di proprietà di ferrovie estere, quali catene, stanti, funi, corde, cordicelle, parapetti, battifianchi, ecc., entrati in Italia da qualsiasi transito in servizio cumulativo internazionale, sono scortati da bollettino della stazione mittente, il quale serve anche pel ritorno degli attrezzi stessi alla ferrovia proprietaria.

2. — Quando una spedizione, caricata in carro aperto e protetta da copertoni ed assicurata da attrezzi di proprietà ferroviaria, venga trasbordata ovverosia riordinata, oppure quando la merce venga rispedita a norma delle vigenti disposizioni, possono lasciarsi proseguire a protezione dei trasporti, i copertoni e gli altri attrezzi forniti dalla stazione mittente originaria. Il bollettino originario dovrà essere completato, a seconda dei casi, con l'indicazione della nuova stazione destinataria o del nuovo numero del carro, per essere poi utilizzato per accompagnare i copertoni o gli altri attrezzi fino al loro ritorno alla proprietaria.

In questi casi la stazione che eseguisce il trasbordo o la rispedizione deve informare la stazione estera originaria, allo scopo di evitare pagamenti d'indennità.

3. — Nel viaggio di ritorno i copertoni e gli altri attrezzi di carico *possono essere utilizzati soltanto per spedizioni dirette alla Ferrovia proprietaria*.

4. — I copertoni non riutilizzati immediatamente devono essere ritornati alla stazione mittente, *il giorno stesso dello scarico,* come merce con resa accelerata, per la stessa via seguita dal carro nel viaggio di andata, e scortati dal bollettino di accompagnamento usato nel percorso a carico. Detto bollettino deve carteggiarsi con foglio di via a G. V. in esenzione di tassa, indicandovi come destinataria la stazione estera originaria.

Uguali modalità devonsi seguire per gli altri attrezzi di carico, però l'inoltro di essi dovrà essere fatto a mezzo dei carri misti a G. V.

5. — Le stazioni F. S. di transito con le Ferrovie Secondarie italiane, che ricevono di ritorno copertoni ed altri attrezzi esteri scortati dagli originali bollettini, dovranno regolarizzare le singole spedizioni e curare i successivi inoltri nei modi sopra indicati.

6. — In difetto del bollettino originario dovrà essere emesso un Mod. M-150, o M-155, sul quale dovranno essere inscritti, nel quadro « Osservazioni », tuttti gli estremi della precedente primitiva utilizzazione. Qualora non riesca agevole desumere gli accennati estremi dai documenti di trasporto in possesso, i copertoni e gli attrezzi dovranno essere ritornati col relativo bollettino suppletorio al transito di entrata del carro, indicato dalla etichetta esistente sul carro stesso.

Verificandosi eccedenze di copertoni ed altri attrezzi esteri, delle relative giacenze dovrà essere *immediatamente* informata, con mod. H. 154,

la *Delegazione Veicoli di Bologna,* dalla quale perverranno ordini pei relativi pareggi.

7. — I copertoni che vengono trasportati separatamente dai carri devono essere ripiegati ed ammagliati con funicelle annodate ed assicurate col piombo della stazione che effettua la spedizione. Le corde e le funicelle usate per l'assicurazione dei copertoni devono essere riposte nelle piegature dei medesimi ed indicate nel bollettino di scorta.

Per l'applicazione degli indirizzi ai copertoni ed agli altri attrezzi di carico trasportati separatamente dai carri, devonsi usare i cartellini M-176*a* e *b* portanti lo stesso indirizzo e gli stessi estremi del bollettino di scorta.

8. — Si fa particolare raccomandazione alle stazioni di confine che ricevono in consegna dalle Ferrovie corrispondenti carri su cui trovansi utilizzati copertoni ed altri attrezzi di carico, di curare che i medesimi siano scortati da apposita accompagnatoria, praticando al caso sull'accompagnatoria stessa la traduzione italiana della loro qualità, per mettere in grado le stazioni interne di conoscere dal bollettino per quale oggetto il medesimo venne compilato.

Alle Agenzie Doganali si fa viva raccomandazione che nella compilazione dei fogli di scorta dei carri, siano sempre indicati la marca ed il numero di servizio dei copertoni e degli altri attrezzi utilizzati a protezione dei trasporti.

9. — Per le eventuali mancanze verificatesi lungo il viaggio di ritorno deve essere compilato, dalla stazione che prima ebbe a riscontrare l'anormalità, il processo verbale Mod. H-100, come se si trattasse di un trasporto di merce qualsiasi. Copia di detto verbale deve essere trasmessa alla *Delegazione Veicoli di Bologna,* anzichè alla Divisione Movimento e Traffico.

10. — Riguardo all'assicurazione dei copertoni messi a protezione del carico, l'applicazione del copertone deve eseguirsi, oltre che coi sistemi prescritti, con due robuste corde, da fornirsi a cura del mittente a norma dell'art. 34 delle vigenti Tariffe e da applicarsi sopra il copertone in senso trasversale e precisamente fra gli spigoli opposti del carro stesso.

XI. — **Lubrificazione.**

1. — Le boccole di lubrificazione debbono essere convenientemente provviste di materia lubrificante.

2. — I carri a lubrificazione periodica, per i quali è scaduto il termine di lubrificazione, devono essere trattati come carri da lubrificare secondo il bisogno.

XII. — **Avarie dei carri e riparazioni.**

1. — I carri che, in seguito a guasti, non devono essere ricaricati, vanno muniti dall'etichetta rossa «*da non caricare*».

2. — Di regola, le riparazioni dei carri devono essere eseguite soltanto dall'Amministrazione proprietaria.

Le piccole riparazioni occorrenti per la sicurezza della circolazione dei carri e per la loro utilizzazione, le riparazioni richiedenti solo lo smontaggio o il montaggio dei pezzi di ricambio e le piccole riparazioni all'interno, devono eseguirsi dall'Amministrazione sulle cui linee si sono prodotte o rilevate le avarie, avendo cura di non modificare i particolari costruttivi dei carri.

3. — I carri divenuti inutilizzabili in conseguenza di gravi avarie, devono essere smontati e rinviati alla proprietaria caricati su altri carri.

Non si fanno constatazioni in contraddittorio delle avarie, nè nelle stazioni di transito, nè nelle officine.

4. — Nei casi indicati al n. 3, il carro o quello sul quale è caricato deve essere munito da entrambi i lati di etichetta mod. T. V. 67.

I carri gravemente avariati devono essere inviati alla stazione di transito con regolare spedizione in servizio e scortati da accompagnatoria, sulla quale dovrà essere indicata anche la località ove si verificò l'avaria e le sue cause.

Di tutte le spedizioni di cui sopra dovrà essere data notizia al *Servizio Materiale e Trazione di Firenze.*

5. — Se per la riparazione dei carri occorrono pezzi di ricambio, questi devono essere richiesti al *Servizio Materiale e Trazione di Firenze* con le modalità stabilite.

I pezzi guasti devono essere sempre ritornati alla proprietaria, qualunque sia il loro stato, per gli stessi transiti dai quali sono giunti i pezzi di ricambio.

I pezzi di ricambio e gli avariati si spediscono con accompagnatoria, da ritornarsi all'Amministrazione mittente, in segno di ricevuta, subito dopo l'arrivo dei pezzi.

6. — I carri sviati, anche quando non vi sia motivo di ritenere che abbiano subito danno, devono essere visitati da un agente pratico. Qualora il veicolo sia riconosciuto atto a proseguire o ad essere restituito all'Amministrazione proprietaria, deve essere scortato da accompagnatoria colla indicazione «Il veicolo ha sviato». Tale accompagnatoria è da omettersi quando venne constatato che il veicolo è ancora atto a circolare e che siano state verificate al tornio le sale montate.

7. — I carri da rinviarsi a sensi del n. 3 ed i pezzi di ricambio e quelli avariati indicati nel n. 5 sono da trasportarsi in esenzione di tassa.

XI I. — **Prescrizioni tecniche sui carri serbatoi di proprietà ferroviaria e sui carri privati.**

1. — Detti carri devono essere muniti dei necessari apparecchi di sicurezza quando sono adibiti al trasporto di liquidi corrosivi (acido solforico,

lisciva di soda concentrata e simili), ovvero di merci il cui inoltro richiede speciali precauzioni (petrolio greggio, benzina e simili).

2. — I serbatoi debbono portare le inscrizioni concernenti la loro capacità e le merci al cui trasporto sono destinati; essi non possono essere utilizzati per il trasporto di altre merci.

3. — Pei carri serbatoi valgono inoltre le seguenti prescrizioni di sicurezza:

a) nei carri a giarre, i recipienti devono essere assicurati e chiusi in modo tale da impedire che i congegni di chiusura o i recipienti stessi abbiano a distaccarsi, a cadere o ad allentarsi anche in seguito ad urti nelle manovre;

b) negli altri serbatoi presentati per il trasporto, sieno essi pieni o vuoti, le bocchette per il riempimento, per l'estrazione del liquido e tutte le altre aperture eventualmente esistenti — ad eccezione degli apparecchi automatici di ventilazione — debbono essere perfettamente chiuse e munite di apparecchi di sicurezza tali da impedire che possano aprirsi spontaneamente. L'imperfetta chiusura delle bocchette di carico e scarico dei carri serbatoio che transitano vuoti non giustifica però il rifiuto di accettazione.

In vicinanza di queste aperture è severamente vietato di eseguire qualunque operazione con lume a fiamma libera;

c) i carri serbatoio, destinati al trasporto di liquidi che sviluppano gas, devono essere costruiti in modo che non possano prodursi tensioni dannose. Se, per evitare tensioni dannose, i serbatoi sono dotati di apparecchi automatici di ventilazione, questi devono essere costruiti in modo da impedire la penetrazione di fiamme, la manomissione, l'uscita del liquido e le manipolazioni fraudolenti;

d) i carri serbatoio carichi devono essere riempiti in modo da evitare l'imperfetta distribuzione del carico e da impedire che la dilatazione del liquido, in dipendenza delle variazioni di temperatura, determini tensioni dannose;

e) quando vi sono due recipienti sovrapposti, deve essere prima riempito completamente quello sottostante; quando invece vi sono dei recipienti affiancati, questi devono essere riempiti sempre in egual misura;

f) le capsule dei robinetti e le loro manovelle devono essere assicurate in modo che non possono essere asportate senza usare violenza.

6. — I carri privati sono da considerarsi, anche per quanto riguarda le avarie, alla stessa stregua di quelli dell'Amministrazione nel cui parco sono inscritti.

XIV. — **Prescrizioni speciali per i carri privati.**

1. — I carri privati, i quali devono portare, oltre la marca di proprietà dell'Amministrazione immatricolante, un numero di servizio seguito dal segno **[P]**, l'indicazione della merce che possono trasportare, la ragione sociale

dell'immatricolante ed il nome della stazione di deposito, sono pure soggetti alle disposizioni del presente Allegato, salve le deroghe di cui in appresso.

2. — I carri privati non possono essere usati pel trasporto di merci diverse da quelle per cui sono specializzati.

3. — Tali carri devono essere accettati ai transiti anche se spediti vuoti a prendere carico.

4. — Per l'ammissione, il trattamento ed il trasporto dei carri privati (forma delle disposizioni, procedimento in caso di mancanza di disposizioni, instradamento e sosta, compensi per percorso a vuoto scoperto causato da disposizioni del proprietario, ecc.) sono da applicarsi le disposizioni delle competenti tariffe.

Per ogni carro privato viaggiante a vuoto deve aversi una lettera di vettura unita all'accompagnatoria

5. — I carri privati debbono, dopo lo scarico, essere immediatamente ritornati alla stazione di deposito, entro i termini di resa previsti per le merci a piccola velocità, sempre che l'immatricolante non abbia diversamente disposto, o vi si oppongano delle disposizioni di tariffa. I carri privati, che vengono mandati vuoti ad una stazione per prendervi del carico, in mancanza di una disposizione entro gli otto giorni dall'arrivo, devono essere ritornati alla ferrovia proprietaria, a meno che disposizioni di tariffa non prescrivano altrimenti.

6. — Il servizio degli apparecchi speciali dei carri privati (refrigeranti, serbatoi da acqua, meccanismi, ecc.) compete al mittente od al destinatario.

XV. — Lavatura e disinfezione dei carri.

1. — I carri che hanno servito al trasporto del bestiame devono essere puliti a norma delle prescrizioni legislative vigenti presso l'Amministrazione ricevente.

Di conseguenza, il trattamento da usare a questo riguardo anche ai carri di ferrovie estere entrati sulla rete dello Stato, è quello prescritto dalle « *Istruzioni per l'applicazione del Regolamento di polizia veterinaria* » pubblicate con l'Ordine di servizio n. 277-1914.

2. — I carri vuoti pei quali apparisce che hanno servito al trasporto di bestiame e non sono stati poi puliti a norma delle prescrizioni predette, possono essere respinti dalle stazioni di transito. Quelli che, nonostante l'insufficiente pulitura, vengono ugualmente accettati, devono essere lavati o disinfettati subito dopo l'accettazione nella stazione di transito o nella competente stazione di lavatura.

I carri carichi che risultano insufficientemente puliti devono essere lavati o disinfettanti, subito dopo lo scarico, nella stazione destinataria dei

trasporto o in quella competente di lavatura alla quale devono essere inoltrati nei modi prescritti.

3. — La stazione che rileva la mancata o trascurata pulitura deve farlo risultare da verbale di accertamento, conforme al modello allegato A, redatto da almeno due agenti di grado non inferiore al 12° dei nuovi quadri di classificazione stabiliti dalla legge 7 aprile 1921 n. 368, dei quali almeno uno appartenente al servizio del movimento od alla gestione merci della stazione.

Quando la pulitura viene eseguita dalla stazione di scarico, questa, a pulitura ultimata, deve completare le indicazioni richieste dal verbale di accertamento e quindi inviarlo subito all'*Ufficio Circolazione Veicoli a Roma*.

4. — Quando i carri da pulire vengono invece inviati ad una stazione diversa da quella che li ha scaricati, quest'ultima li deve piombare, etichettare e scortare, ognuno, da mod. M-130ª portante la scritta «Per la lavatura» o «Per la disinfezione», nonchè l'annotazione indicante il transito al quale il carro è da restituirsi. Al modulo stesso deve pure essere allegato il verbale d'accertamento conforme all'allegato *A*.

Compiuta la lavatura, la stazione che l'ha eseguita completa il verbale d'accertamento e lo rimette prontamente insieme al mod. M-130ª, *al predetto Ufficio Circolazione Veicoli;* la stazione stessa emette quindi altro mod. M-130ª per l'accompagnamento al transito di restituzione del carro ripulito.

XVI. — Responsabilità per l'irregolare uso dei carri esteri.

Il personale, compreso quello di dirigenza, deve rendersi esatto conto dell'assoluta necessità che l'uso dei carri esteri si svolga sotto la stretta osservanza delle presenti norme che formano parte di accordi con le ferrovie estere, avvertendo che eventuali irregolarità, quali, ad esempio, indebite soste, disguidi, cattivo impiego, ecc., daranno luogo all'adozione di misure disciplinari, indipendentemente dagli addebiti per i maggiori noli derivati alla nostra Amministrazione dalle irregolarità stesse.

Per ogni stazione, secondo la sua importanza, le Divisioni Movimento e Traffico designeranno gli agenti che sono tenuti ad istruire il dipendente personale, ad assicurarsi che esso sia a perfetta conoscenza delle presenti norme, a vigilare, mediante una costante ed assidua azione di sorveglianza, la regolare applicazione delle norme stesse ed a rispondere quindi anch'essi, al pari degli agenti direttamente responsabili, di ogni e qualsiasi caso di contravvenzione alle presenti disposizioni.

Le disposizioni contenute nel presente Allegato all'Ordine di servizio N. 192-1921 annullano e sostituiscono ogni altra precedente disposizione finora emanata in materia.

Modello A.
di cui ai Capo XV delle disposizioni contenute nell'*Allegato all'Ordine di servizio N. 192-1921.*

FERROVIE DELLO STATO

STAZIONE DI (timbro) *li,* .... *19...*

VERBACE DI ACCERTAMENTO N. ......

sullo stato di pulizia dei carri *ricevuti* da altre Amministrazioni ferroviarie

Dalla verifica personalmente eseguita dai sottoscritti al carro N. ..... di proprietà delle Ferrovie ...., spedizione a .... N. .... del .... giunto $\frac{\textit{carico di ....}}{\textit{vuoto}}$ (*) *il giorno .... col treno .... da ....* *è risultato che esistevano ....* (indicare in quali parti del carro) *traccie* $\frac{\textit{rilevanti}}{\textit{lievi}}$ (*) *di escrementi derivanti da trasporto di bestiame ....* (indicare se bovino, equino, suino, ovino, pollame).

Firma dell'agente del movimento o delle gestioni merci

Qualifica ....
Nome e Cognome ....

Firma di altro agente della Amministrazione

Qualifica ....
Nome e Cognome ....

Visto del Capo stazione

....

(**Timbro della stazione che eseguisce la pulitura o disinfezione**) *li* .... *19...*

Per la pulitura o disinfezione del carro, quì eseguita, è occorsa l'opera di ...... agenti per un periodo di ore ....

Il Capo stazione

....

(*) Quelle delle indicazioni che non si adattano al caso specifico, devono essere omesse.

Ordine di servizio N. 193.

Estensione del servizio merci nella fermata di Penango.

Dal giorno 1 gennaio 1922 la fermata di Penango, della linea Castagnole L. - Asti - Mortara, viene abilitata, *senza alcuna limitazione*, a tutti i trasporti in servizio interno e cumulativo italiano di merci a G. V. e P. V., di veicoli e bestiame.

In conseguenza di quanto sopra si dovrà:

— nella « Prefazione generale all'orario generale di servizio » (edizione marzo 1921) a pagina 13, di contro al nome della fermata di Penango, cancellare l'indicazione L. O.;

— nel « Prontuario generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della Rete dello Stato » (edizione giugno 1914) a pagina 43, di contro al nome della fermata di Penango, cancellare il richiamo (4) alla lettera G nella colonna 8, il richiamo (15) alla lettera O nella colonna 10, esporre le lettere V e B rispettivamente nelle colonne 11 e 12 e cancellare a piè di pagina l'annotazione (15).

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *e* 22.

Ordine di servizio N. 194.

Cambiamento di nome della fermata di Rovereto della tramvia Ferrara-Codigoro in quello di Rovereto Ferrarese.

La fermata di Rovereto della tramvia Ferrara-Codigoro, esertitata dalla Società Ferrovie e Tramvie Padane, ha assunto il nome di *Rovereto Ferrarese*.

In conseguenza di ciò, opportune varianti dovranno apportarsi alle pagine 15 e 157 del « Prontuario dei servizi cumulativi

e di corrispondenza » (edizione 1° aprile 1915) e alla pagina 24 della « Prefazione generale all'orario generale di servizio » (edizione marzo 1921).

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *e* 22.

Ordine di servizio N. 195.

Carte di libera circolazione e concessioni di viaggio gratuito e a prezzo ridotto.

A decorrere dal 1° gennaio 1922 saranno messi in uso i seguenti nuovi tipi di carte di libera circolazione:

1° — *Serie* A, *unite a tessere, con validità decennale, di* 1ª *e* 2ª *classe.*

Le carte di libera circolazione serie A sono incluse in tessere *senza le quali non possono essere tenute valide.*

Le dette carte e tessere hanno validità per tutto l'anno di emissione e per i nove anni successivi, in quanto per ciascuno di questi vengano appicate sulle tessere stesse apposite marchette di convalidazione.

Le carte serie A con tessera sono state istituite soltanto per la 1ª e la 2ª classe.

Le tessere di 1ª classe sono di due specie e cioè: di pelle colore turchino, senza fotografia e di pelle colore verde scuro, con fotografia.

Le tessere di 2ª classe sono di tela colore marrone chiaro, con fotografia.

Nella parte esterna delle tessere sono impressi lo stemma reale, le indicazioni « Ferrovie dello Stato » e « Carta di libera circolazione » nonchè il numero progressivo. Internamente è unito un cartoncino sul quale è riportato il numero della tessera. Nella

parte anteriore del cartoncino sono riservati nove spazi per le marchette di convalidazione relative agli anni successivi a quello di emissione della tessera medesima.

Nella parte posteriore, se si tratti di tessere con fotografia, è incollata quella del titolare la quale deve portare la sua firma.

Nella parte stessa, qualunque sia il tipo di tessera, sono apposti il nome e cognome del titolare, nonchè il fac-simile della firma del Direttore Generale.

Le carte di libera circolazione serie A sono pressochè conformi al modello usato finora; non portano però l'indicazione della scadenza. Il numero deve corrispondere a quello della relativa tessera.

Giusta disposizioni date dal Ministero delle Poste e Telegrafi le tessere con fotografia sono anche valide, quale documento ufficiale, per dimostrare l'identità personale del titolare, agli effetti delle operazioni postali presso tutti gli uffici del Regno, dipendenti dal detto Ministero.

2° — *Serie* Al di 1ª *e* 2ª *classe.*

Anche le carte di libera circolazione di questo tipo sono state istituite soltanto per la 1ª e la 2ª classe. Esse sono quasi conformi alle carte ex serie A usate finora e hanno validità limitata. La scadenza è indicata sulle carte stesse e non può oltrepassare il 31 dicembre dell'anno successivo a quello di emissione.

3° — *Serie* At (*trasmissibili*) *di* 1ª, 2ª *e* 3ª *classe.*

Hanno modello pressochè simile a quello finora in uso e sono di due specie: con validità decennale e con validità limitata.

Le carte serie At decennali sono valevoli per tutto l'anno di emissione e per i nove anni successivi, in quanto per ciascuno di questi esse vengano convalidate con apposite marchette da applicarsi nei relativi spazi interni.

La scadenza delle carte serie At con validità limitata è indicata sulle carte medesime e non può oltrepassare il 31 dicembre dell'anno successivo a quello di emissione.

Nella parte interna tutte le carte serie At debbono contenere l'indicazione del casato, nome e qualifica del portatore.

Le relative variazioni debbono essere eseguite e convalidate (con la data, qualifica e firma) dal capo dell'Ufficio dal quale dipende il portatore del biglietto, salvo per quanto riguarda le carte serie At rilasciate ai RR. Prefetti e Sotto Prefetti e ai Medici e Veterinari provinciali le cui variazioni sono convalidate dai Capi Compartimento delle ferrovie dello Stato.

Le dette convalidazioni nella carte serie At con validità limitata debbono essere apposte sotto le relative variazioni.

La indicazione del primo portatore della carta serie At non occorre che sia convalidata. Del pari non occorre che siano convalidate le variazioni sulle carte serie At rilasciate a funzionari di Amministrazioni estere.

E' da tenere presente che nelle carte serie At rilasciate per una sola persona non può essere inscritto internamente che un solo portatore, e quindi in caso di assegnazione ad altra persona deve essere preventivamente depennata quella che già fruiva della carta medesima.

Nella stessa carta serie At possono essere inscritte soltanto le persone rivestite della qualifica indicata sulla parte esterna, o quanto meno che abbiano le funzioni inerenti a detta qualifica.

Le carte serie At rilasciate per più persone portano esternamente il timbro « *Collettivo per N. . . . . . persone, ma valido in ogni viaggio per uno solo dei titolari* » convalidato con lo speciale timbro di metallo che viene apposto dal Servizio Personale e Affari Generali, della cui riproduzione è a conoscenza il personale di controlleria.

Nella parte interna di dette carte collettive non può essere inscritto contemporaneamente un numero di persone superiore a quello indicato esternamente. Per le variazioni di qualcuno o anche di tutti i titolari, si deve procedere con le stesse modalità sopra indicate.

Le carte serie At valide per una sola persona possono essere tenute ininterrottamente in possesso da coloro cui sono intestate; appena però essi non abbiano più titolo a fruirne (per trasloco, esonero, ecc.) debbono restituirle all'Ufficio dal quale dipendono.

Invece le carte serie At collettive debbono essere restituite all'Ufficio che le ha in consegna, appena il portatore abbia com-

pletata la missione di servizio per la quale gli fu affidato il biglietto.

Le tessere e le carte di libera circolazione serie A, Al e At non debbono essere tenute valide se non sono firmate dalla persona cui sono intestate.

Le carte di libera circolazione serie A, Al e At valgono per l'intera rete o per percorsi limitati e continuano ad essere distinte in due categorie, l'una portante un bordo rosso, l'altra senza bordo.

Le carte serie A e quelle serie At con validità decennale, *a percorso limitato*, hanno due striscie verticali parallele di colore celeste.

Le carte serie Al valide per l'intera rete hanno una striscia diagonale pure di colore celeste e quelle a percorso limitato hanno due striscie diagonali incrociantisi del detto colore; le medesime distinzioni hanno le carte serie At con scadenza limitata.

Le carte di libera circolazione sono valide per il libero ingresso nelle stazioni alle condizioni indicate nell'ordine di servizio N. 119-1919; le carte *con bordo rosso* sono valevoli altresì per il transito pedonale, beninteso su quei tratti di linea compresi nella percorrenza delle carte medesime. Le dette carte di libera circolazione *con bordo rosso*, portanti la validità per tutte le linee di navigazione dello Stato, sono valevoli per il passaggio gratuito, oltre che sui piroscafi dei servizi Napoli-Palermo, Civitavecchia-Terranova e Terranova-Golfo Aranci-Maddalena, anche per quelli fra le isole Eolie, Partenopee e Pontine, Egadi, Pelagie, Pantelleria e Ustica e sul Lago di Garda.

I biglietti permanenti di compartimento riservato per il 1922 portano l'indicazione dell'anno stampata in rosso; quelli per un solo viaggio hanno tale indicazione in nero.

I titolari di biglietti permanenti di compartimento riservato hanno diritto all'uso di una cabina sui piroscafi della navigazione dello Stato, ed hanno pure diritto ad occupare, in luogo del compartimento riservato, un posto nelle carrozze-belvedere senza pagamento del prescritto supplemento.

I biglietti di libero ingresso nelle stazioni e quelli di transito pedonale con decorrenza dal 1922 sono stampati su cartoncini rispettivamente di colore camoscio chiaro e grigio-verde. I biglietti

medesimi hanno validità per tutto l'anno di emissione e per i nove anni successivi, in quanto per ciascuno di questi vengano convalidati con apposite marchette da applicarsi nei relativi spazi interni.

I permessi speciali di circolazione per i treni celeri per il 1922 sono di colore celeste come quelli usati finora e portano a penna l'indicazione della scadenza.

Tutte le carte di libera circolazione e i biglietti permanenti di compartimento riservato di modello 1921, nonchè i biglietti di libero ingresso e di transito pedonale e i permessi speciali di circolazione per i treni celeri attualmente in uso cessano di avere validità con il 31 dicembre 1921.

In proposito si avverte che per nessun motivo possono essere tenute valide credenziali o altre speciali autorizzazioni a viaggiare gratuitamente, sia per una sola volta che per un determinato periodo di tempo.

Inoltre si rammenta che tanto le speciali validità ed eventuali aggiunte e variazioni di percorrenza sulle carte di libera circolazione serie A, Al e At, quanto le validità per i treni direttissimi, per i treni speciali e di lusso, le variazioni di percorrenza e le validità per la classe superiore sui biglietti per un solo viaggio serie Bs, B e C non possono essere considerate regolari se non portano la convalidazione che viene apposta dal Servizio Personale ed Affari Generali con il su indicato speciale timbro di metallo.

Il personale delle stazioni e di controlleria ai treni dovrà senz'altro sequestrare le su accennate credenziali, o qualsiasi speciale autorizzazione a viaggiare, nonchè le carte di libera circolazione e i biglietti che portassero le anzidette validità, aggiunte o variazioni non convalidate nel modo sopra indicato. I portatori potranno per il viaggio in corso essere muniti di mod. C^{1} 204 senza prezzo.

Per quanto riguarda i tipi di biglietti per un solo viaggio serie Bs, B e C e di buoni bagaglio si richiama l'Ordine di servizio n. 151 pubblicato nel Bollettino ufficiale n. 43 del 27 ottobre 1921.

Le concessioni di viaggio ai giornalisti continuano nel 1922 con le modalità stabilite dal paragrafo 2° dell'Ordine di servizio n. 3-1909.

La copertina e gli annessi scontrini, costituenti il fascicolo interno della tessera del giornalista, hanno il fondo color *verde* e portano in alto stampata in inchiostro nero l'indicazione dell'anno 1922.

I biglietti speciali a riduzione del 75 per cento, serie *D*, che si rilasciano ai giornalisti per un determinato viaggio di andata o di andata e ritorno, sono contraddistinti da un bordo color *grigio-verde*, tanto sulla parte centrale del biglietto, quanto sul relativo scontrino di controllo, dal millesimo 1922 nel centro del biglietto e dalla scadenza improrogabile del 31 dicembre 1922.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8. 9 e 22.

Circolare N. 45.

Disinfestazione dei locali.

Per la disinfestazione delle sale di aspetto delle stazioni, dei dormitori, ed eventualmente di altri locali, si danno le seguenti disposizioni:

1. — La disinfestazione delle sale di aspetto e di altri locali con addobbi (tende, divani e sedie imbottite) e quella dei dormitori è affidata al Servizio Materiale e Trazione e verrà eseguita a mezzo dell'anidrite solforosa;

2. — Nel caso di sale d'aspetto, o di altri locali senza addobbi, per i quali non si ritenga necessario o conveniente l'impiego dell'anidride solforosa, ma occorra invece la raschiatura, la ristuccatura e l'imbiancamento delle pareti, queste operazioni saranno eseguite, come di competenza, dal Servizio Lavori;

3. — La disinfestazione dovrà essere eseguita almeno una volta l'anno in tutte le sale di aspetto delle stazioni di dirama-

zione o capo linea; eventualmente in altre stazioni,locali o dormitori in cui sia stata segnalata la presenza di parassiti.

4. — Il Servizio Materiale e Trazione — per le suddette disinfestazioni coll'anidride solforosa — incaricherà per ogni località uno od al massimo due dei suoi agenti specializzati in tale genere di operazioni: qualora questi non fossero sufficienti, dovranno essere coadiuvati da personale del Servizio Movimento e Traffico o del Servizio Lavori, che presterà l'opera sua sotto la sorveglianza e responsabilità dei detti agenti specializzati;

5. — I materiali occorrenti per le disinfestazioni da eseguirsi a mezzo dell'anidride solforosa saranno provveduti dal Servizio Materiale e Trazione. In caso di bisogno gli apparecchi bruciazolfo potranno essere sostituiti con mezzi di ripiego, come catini, padelle o catinelle di ferro od anche con semplici pezzi di lamierino fuori uso ai quali sarà opportuno fare un bordo alle estremità;

6. — Le disinfestazioni in parola dovranno essere eseguite su semplice richiesta delle stazioni o dei Depositi interessati, senza alcun indugio e seguendo scrupolosamente tutte le norme relative, in modo che l'operazione abbia sempre la necessaria efficacia;

7. — Gli Ispettori Sanitari vigileranno sulla retta applicazione delle norme tecniche e sulla buona esecuzione delle operazioni:

8. — In relazione a quanto si è detto sopra, le Divisioni Materiale e Trazione, Movimento e Traffico e Lavori daranno precise e tassative disposizioni a tutte le località interessate, prendendo gli opportuni accordi al riguardo, specialmente per quanto concerne il personale da comandarsi in aiuto e l'esecuzione dei lavori eventualmente occorrenti ai locali (raschiatura, ristuccatura, imbiancatura ecc.) dandone notizia all'Ufficio o Ispettorato Sanitario della circoscrizione;

9. — Di ogni anormalità che si verificasse nel funzionamento del servizio di disinfestazione e di ogni difficoltà che venisse ad ostacolarlo dovrà essere dato immediato avviso al competente Servizio Materiale e Trazione. Gli Ispettori Sanitari ne informeranno anche il loro Servizio Centrale.

Le disposizioni di cui la presente circolare valgono anche per le Delegazioni di Trento, Trieste e Cagliari.

Distribuito agli agenti delle classi 4, 41, 42, 44, 50, 51, 52, 53, 54, 55, 56.

Circolare N. 46.

Indennità ai RR. Verificatori di pesi e misure.

Si porta a conoscenza dei Servizi, delle Divisioni, Stazioni ed altri Uffici interessati, che con R. decreto del 29 ottobre 1921, n. 1473 sono stati modificati come appresso i compensi, a favore degli ufficiali metrici, contemplati nell'art. 136 del Regolamento per il Servizio metrico approvato con R. decreto 31 gennaio 1909, n. 242.

I. — Se le operazioni si compiono nel Comune sede dell'ufficio permanente o temporaneo, spetta all'Ufficiale metrico l'indennità di L. 12 per ognuno degli impianti posti entro il raggio di Km. 3 dall'Ufficio permanente o temporaneo, ovvero l'indennità di L. 8, più quella ordinaria di viaggio ed il rimborso delle spese per il trasporto del materiale, se gli esercizi siano posti oltre il raggio suddetto.

Qualora gli impianti siano più di quattro e siano posti parte entro il raggio di 3 Km. e parte a maggiore distanza, le rispettive indennità di L. 12 ed 8 saranno ridotte a metà per gli impianti oltre i quattro, fermo restando il minimo di quattro indennità intiere. Nel caso in cui si abbiano più di quattro indennità da L. 12 e da L. 8 la riduzione si praticherà sull'eccesso delle quattro indennità da L. 12.

II. — Se le operazioni si compiono fuori del Comune ove ha sede l'Ufficio temporaneo o permanente, spettano all'Ufficiale metrico le indennità di viaggio e soggiorno stabilite dalle norme

generali in vigore, oltre il rimborso delle spese pel trasporto del materiale.

Le indennità ordinarie di missione, a termini del decreto Luogotenenziale 14 settembre 1918, n. 1311, modificato dal R. decreto-legge 20 febbraio 1921, n. 221, sono le seguenti:

a) indennità giornaliera di soggiorno (diaria) nella misura di:

L. 15, per volontari, alunni ed altro personale con stipendio inferiore a L. 6.400;

L. 20, per personale con stipendio di L. 6.400, ed oltre ma inferiore a L. 8.600;

L. 25, per personale con stipendio di L. 8.600, ed oltre ma inferiore a 10.500;

L. 30 per personale con stipendio di L. 10.500, ed oltre;

b) una quota suppletiva corrispondente ai quattro quinti del rispettivo ammontare delle suddette indennità;

c) rimborso, con l'aumento di due decimi, della spesa di viaggio in 1ª classe sulle ferrovie, da computarsi in base alla tariffa differenziale C., sulle automobili e sugli altri veicoli a trazione meccanica destinati al pubblico servizio, a coloro che sono provvisti dello stipendio di L. 8.600 o superiore, e in 2ª classe agli altri, e rimborso, aumentato di due decimi, della spesa di viaggio in 1ª classe sui piroscafi, senza distinzione di stipendio;

d) compenso di L. 1 per Km. a coloro che sono provvisti dello stipendio di L. 8.600 o superiore, e di L. 0,75 per Km. a tutti gli altri, per percorsi sulle vie ordinarie.

Nel determinare lo stipendio al quale deve corrispondere la categoria di indennità non si tiene conto degli assegni per spese di ufficio nè di altri emolumenti.

La diaria e la quota supplementare di quattro quinti sono ridotte di un terzo quando l'impiegato ritorni in residenza nel medesimo giorno della partenza.

Le indennità di diaria normali aumentate dei quattro quinti sono soggette alle seguenti ritenute:

1° del 2 per cento per opera di previdenza (art. 11 decreto Luogotenenziale 10 febbraio 1918, n. 107);

2ª dell'8,65 per cento per imposta di R. M. sulla somma residua;

3° del 5 per cento fino a tutto dicembre 1921 e del 15 per cento dal 1° gennaio 1922 per addizionale pro-mutilati e vedove di guerra sull'imposta di R. M.;

4° del 0,375 per cento per contributo di guerra;

5° della tassa di bollo stabilita per gli stipendi sul netto da pagarsi.

Il Direttore generale
C. Crova.

SENTENZA

Contratto di noleggio - Stallie - Clausola *a giorni correnti* - Tiraggio a carico della nave - Responsabilità del ricevitore.

Quando nel contratto di noleggio è stabilito che la discarica debba farsi a giorni correnti, *tutti i giorni, come si succedono nel loro ordine naturale, debbono computarsi nel periodo delle stallie.*

Ma se il capitano è obbligato a procedere al tiraggio della merce e non compie tale operazione o la esegue con ritardo, non può pretendere che i giorni debbano calcolarsi secondo il loro ordine naturale per il decorrimento delle stallie, avendo con il fatto proprio, posto il ricevitore in condizioni di non poter prendere la merce nel punto destinato (lungobordo), e, quindi, di non poter adempiere all'assunta obbligazione.

TRIBUNALE CIVITAVECCHIA. — 24-31 agosto 1921 (*Pres.* Menegazzo; *est.* Facciolo) Bellettieri - Ferrovie dello Sstato.

Omissis.

Che secondo l'art. 5 del contratto di noleggio la discarica del carbone doveva effettuarsi in sette giorni nella misura di mille tonnellate per *giorno corrente*, prendendo il ricevitore il carico lungo il bordo. L'istante afferma che la discarica cominciò alle ore 9 del giorno 9 dicembre 1920 e terminò alle 17,30 del 20 stesso mese, con un ritardo di 4 giorni, 9 ore e 18 minuti, dovendo la discarica stessa, in forza del contratto di noleggio, effettuarsi in soli 7 giorni nella misura di mille tonnellate giornaliere.

Secondo l'istante, che si riporta al « Time Sheet » (tabella del tempo), il cennato ritardo deve attribuirsi a mancanza di galleggianti od al tempo piovoso, cause queste che non interrompevano il corso delle stallie in forza della clausola inserta nel contratto « *a giorni correnti* ».

L'Amministrazione convenuta, viceversa, afferma che la discarica non si iniziò a tempo debito, per mancanza di pressione dei varricelli e che in altri giorni le operazioni di tiraggio, di competenza del capitano, non furono fatte, impedendo così al ricevitore di procedere al ritiro del carbone, quali fatti chiede dimostrare con testimoni.

Ciò posto, si osserva che quando nel contratto di noleggio è stabilito che la discarica debba farsi a giorni correnti, detta clausola devesi intendere nel senso che tutti i giorni, come si succedono nel loro ordine naturale, debbono computarsi nel periodo di stallie e controstallie. Ma se la consegna della merce, carbone, deve essere fatta al ricevitore in un determinato posto, lungo il bordo (sotto paranco) come è detto nel contratto in esame, vuol dire che il capitano della nave ha l'obbligo di estrarre il carbone dalle stive e fare la consegna nel punto stabilito. Si ha, quindi il concorso di obblighi reciproci da parte dei contraenti; l'uno quello di consegnare lungo il bordo, l'altro di ricevere ivi la merce. Or dunque se l'obbligo del primo è soddisfatto egli può dire che i giorni come si succedono nel loro ordine naturale debbono computarsi agli effetti del decorrimento delle stallie e controstallie. Ma se viceversa il ricevitore non è messo in condizione di prendere la merce nel punto destinato e ciò per inerzia del capitano, non si può più pretendere che i giorni debbono computarsi secondo il loro ordine naturale pel decorrimento delle stallie, perchè a tale fatto vi è un ostacolo, cioè l'inadempimento di un obbligo assunto dal capitano che fa sospendere il decorso del tempo, per tutta la durata della sua inerzia. In altri termini, mancando il capitano all'obbligazione di fare, vi è una interruzione di tempo, che non va calcolato come termine utile agli effetti delle stallie.

La convenuta appunto questo sostiene, cioè che il ricevitore non fu messo in condizione per determinati periodi a prendere la merce e ciò perchè il capitano non la fece portare nel luogo destinato: sotto paranco, quale fatto, unitamente all'altro della deficiente pressione dei verricelli che fu causa della sospensione del lavoro, chiede dimostrarlo con testimoni.

L'attore, però, si oppone a tale prova sostenendo che essa è inammissibile perchè, secondo l'art. 547 codice di commercio, il contratto di noleggio deve farsi per atto scritto, e perchè, essendosi

redatto il *Time Sheet*, che è il documento probatore dell'andamento della discarica, firmato dalla parte, sarebbe inammissibile la prova testimoniale contro l'atto scritto. Tali eccezioni però non sembrano fondate. In vero, la convenuta Amministrazione non chiede provare con testimoni il contratto di noleggio, perchè questo fu redatto in iscritto, ma domanda la prova della inosservanza di un patto contrattuale. Su tale fatto che sorge nel tempo della esecuzione del contratto, non può procurarsi una prova scritta perchè non si può prevedere se uno dei contraeti adempia, o meno, i patti assunti.

In ordine al Time Sheet, tabella sull'andamento della discarica, redatto dalle parti, esso forma prova per ciò che le parti hanno riconosciuto. Nel cennato documento sono descritti i giorni lavorativi la quantità del carbone scaricato, ed i giorni in cui non si è lavorato per la pioggia.

In ultimo è detto che la discarica era proceduta in maniera regolare da parte del piroscafo, e che se le mille tonnellate non furono scaricate, ciò si deve alla deficienza dei lavori da parte dei ricevitori del carico.

Bisogna notare, però, che il capo dell'Agenzia marittima, firmò il documento opponendo questa clausola: « *si conferma l'andamento della discarica giornaliera* ».

E' chiaro dunque che egli limitò l'accettazione solo per la durata del lavoro giornaliero come è descritto nel documento stesso, ma non intese accettare anche l'altro fatto che la discarica procedette regolare pel Capitano, e che le mille tonnelate al giorno non furono consegnate per mancanza di acconi da parte del ricevitore. L'agenzia marittima, ove avesse dovuto confermare in tutto i documento, si sarebbe espressa diversamente e non avrebbe limitata la sua accettazione nel modo come sopra è detto.

Quindi la dichiarazione apposta dal capitano nel *Time Sheel* costituisce un unilaterale fatto della parte interessata e non può formare prova legale. Ma a parte ciò, la descrizione analitica che si fa nell'atto dei giorni lavorativi è in contrasto con la dicitura che si legge in ultimo. Infatti, se giorno per giorno è descritto l'andamento della discarica e se la causa che impedì il lavoro continuativo è attribuita alla pioggia, come si può dire poi che dal di-

fetto degli acconi avvenne la mancata discarica di mille tonnellate al giorno? La contradizione è evidente.

E' chiaro che se il lavoro non era continuativo perchè si doveva sospendere a causa di pioggia, non si poteva consegnare giornalmente la quantità di carbone prevista.

A mille tonnellate al giorno non si arrivò nemmeno quando si lavorò tutto il giorno senza interruzioni.

Resta, dunque, sempre a sapere se il Capitano, nonostante il tempo cattivo adempì l'obbligo assunto del tiraggio della merce e se si trovò in condizioni di portarla sotto paranco, nel qual caso i giorni decorrevano regolarmente pel computo delle stallie, poichè se il Capitano stesso, a causa della pioggia, non potè adempiere il suo impegno, non può nemmeno pretendere che il corso delle stallie fosse normale, poichè si doveva ritenere sospeso per fatto proprio. Come pure si deve accertare se per la mancanza di pressione ai verricelli il tiraggio rinviato alle ore 9 del 9 dicembre dovette cessare alle ore 11 e 1/4 di detto giorno.

La chiesta prova testimoniale, tendente ad accertare i fatti esposti, influenti alla decisione della controversia, deve ammettersi: che le spese vanno rinviate al definitivo, e può concedersi la chiesta clausola, trattandosi di causa commerciale.

Per questi motivi ecc.

ANNO XIV - N. 52

29 DICEMBRE 1921

BOLLETTINO UFFICIALE DELLE FERROVIE DELLO STATO

Si pubblica il giovedì

INDICE

—

PARTE PRIMA — Leggi e decreti:

(2729) Roma, 1921-22 — Stabilimento Poligrafico per l'Amministrazione della Guerra.

PARTE SECONDA — Ordini generali, Ordini di servizio, Circolari ed istruzioni *di durata indeterminata:*

PARTE TERZA — Ordini di servizio e Circolari *di durata determinata:*

(*Per memoria*),

In appendice:

(*Per memoria*).

PARTE QUARTA – Giurisprudenza ferroviaria:

(*Per memoria*).

LEGGE 8 *dicembre* 1921, *n.* 1830, *che autorizza l'Amministrazione delle ferrovie dello Stato ad assumere impegni per l'importo di lire 440 milioni, per spese straordinarie* (1).

VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA.

Il Senato e la Camera dei deputati hanno approvato;
Noi abbiamo sanzionato e promulghiamo quanto segue:

Art. 1.

Per ulteriori spese straordinarie l'Amministrazione delle ferrovie dello Stato è autorizzata ad assumere impegni per l'importo di lire quattrocentoquaranta milioni.

Detta somma verrà stanziata per lire duecentoquaranta milioni nell'esercizio finanziario 1922-923 e per le residuali lire duecento miloni nell'esercizio 1923-924.

Art. 2.

Il ministro del tesoro provvederà mediante accensione di debiti, nei modi e nelle forme che crederà più opportuni, i fondi occorrenti per i pagamenti relativi agli impegni di cui al precedente articolo.

Ordiniamo che la presente, munita del sigillo dello Stato, sia inserta nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarla e di farla osservare come legge dello Stato.

Data a Roma, addì 8 dicembre 1921.

VITTORIO EMANUELE.

MICHELI — DE NAVA.

Visto, *Il guardasigilli*: RODINÒ.

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 26 dicembre 1921, n. 302.

LEGGE 8 *dicembre* 1921, *n.* 1831, *che autorizza l'Amministrazione delle ferrovie dello Stato ad assumere impegni per l'importo di L. 92 milioni onde provvedere a spese straordinarie per le ferrovie della Sardegna* (1).

VITTORIO EMANUELE III

PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE

RE D'ITALIA.

Il Senato e la Camera dei deputati hanno approvato;
Noi abbiamo sanzionato e promulghiamo quanto segue:

Articolo unico.

Per il primo impianto della nuova gestione delle ferrovie dello Stato in Sardegna, per i miglioramenti ed ampliamenti di impianti occorrenti sulle linee riscattate dalla Compagnia Reale delle ferrovie sarde, e per gli aumenti della relativa dotazione di materiale rotabile e d'esercizio, l'Amministrazione delle ferrovie dello Stato è autorizzata ad assumere impegni per lo importo di L. 92,000,000 (novantadue milioni).

Detta somma verrà stanziata per lire trentadue milioni nell'esercizio finaziario 1920-921, quindici milioni in ciascuno degli esercizi 1921-922 e 1922-923 e dieci milioni in ciascuno degli esercizi 1923-924, 1924-925 e 1925-926, in aggiunta agli stanziamenti per spese di carattere patrimoniale delle ferrovie dello Stato dipendenti da precedenti provvedimenti.

Alla somministrazione dei corrispondenti fondi il ministro del tesoro provvederà mediante accensione di debiti nei modi e nelle forme da esso ritenute opportune.

Ordiniamo che la presente, munita del sigillo dello Stato, sia inserta nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno

(1) Pubblicata nella *Gazzetta ufficiale* 26 dicembre 1921. n. 302.

d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarla e di farla osservare come legge dello Stato.

Data a Roma, addì 8 dicembre 1921.

VITTORIO EMANUELE.

MICHELI — DE NAVA.

Visto, *Il guardasigilli*: RODINÒ.

REGIO DECRETO 16 *novembre* 1921, *n.* 1777, *che aumenta lo stanziamento del cap.* 220 *dello stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio finanziario* 1921-922 (1).

VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA.

Visto l'art. 7 del decreto Luogotenenziale 17 novembre 1918, n. 1698;

Visto il decreto Luogotenenziale 7 febbraio 1919, n. 150;

Ritenuta la necessità di variare lo stanziamento di un capitolo dello stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio finanziario 1921-922, in conto della somma di lire 150 milioni indicata all'art. 3 del citato decreto Luogotenenziale n. 150 del 1919;

Vista la legge 31 luglio 1921, n. 1013;

Sulla proposta del Nostro ministro segretario di Stato per il tesoro, di concerto con quello per i lavori pubblici;

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 19 dicembre 1921, n. 296.

Abbiamo decretato e decretiamo:

Allo stanziamento del capitolo n. 220 « Spese per studi, progetti, direzione e sorveglianza delle nuove costruzioni ferroviarie » dello stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici, per l'esercizio finanziario 1921-1922, è apportato l'aumento di lire 10 milioni. (L. 10.000.000).

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a San Rossore, addì 16 novembre 1921.

VITTORIO EMANUELE.

DE NAVA — MICHELI.

Visto, *Il guardasigilli*: RODINÒ.

REGIO DECRETO 16 *novembre* 1921, *n.* 1825 *che reca norme per la franchigia postale e telegrafica* (1).

VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA.

Vista la legge 13 agosto 1921, n. 1080;

Visto il decreto-legge Luogotenenziale 27 marzo 1919, n. 578;

Visto il parere della Commissione parlamentare di cui all'art. 2 della legge predetta;

Sentito il Consiglio dei ministri;

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 23 dicembre 1921, n. 300

Sulla proposta del Nostro ministro segretario di Stato per le poste e telegrafi, di concerto con quelli del tesoro e della giustizia e affari di culto e col Comitato ministeriale costituito ai sensi della legge 13 agosto 1921, n. 1080.

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

Sono considerati di Stato e godono della franchigia di tutte le tasse interne:

a) i telegrammi spediti da S. M. il Re e dalle persone della Reale Famiglia, e quelli spediti d'ordine loro dagli Alti Dignitari appositamente designati;

b) i telegrammi di carattere personale, o di Gabinetto, spediti e firmati personalmente dal presidente del Senato del Regno, dal presidente della Camera dei deputati, dai ministri e sottosegretari di Stato, dal primo segretario di S. M. il Re per gli ordini equestri dei SS. Maurizio e Lazzaro e della Corona d'Italia e dai governatori delle colonie, nonchè quelli sempre di carattere personale o di Gabinetto, spediti per conto delle Alte autorità suddette con la formula « d'ordine » dai rispettivi capi di Gabinetto, o segretari particolari;

c) i telegrammi spediti dai capi di Stato esteri e da Alte autorità estere, indicate, volta per volta, dal presidente del Consiglio in occasione di viaggi in Italia, e nel caso di reciprocità.

Le tasse da accreditare alle Amministrazioni telegrafiche estere per i telegrammi spediti all'estero, saranno pagate nei modi indicati dal Ministero delle poste e dei telegrafi.

Art. 2.

I telegrammi spediti per ragioni di ufficio da tutti gli Alti funzionari di Stato, dalle Autorità provinciali e municipali e dalle Camere di commercio, sono considerati come di Stato, ma sottoposti al pagamento delle tasse all'atto della presentazione agli uffici e soggetti a tutte le norme vigenti per la corrispondenza privata.

Per eccezione possono essere pagate a fine mese le tasse dei telegrammi accettati da autorità che hanno ufficio telegrafico proprio o che siano autorizzate dal Ministero delle poste e dei telegrafi.

Art. 3.

Il carteggio ufficiale della presidenza del Senato e della Camera dei deputati, tanto in lettere chiuse quanto in pieghi sotto fascia, contenenti carte manoscritte, stampe o campioni, ha corso con esenzione di tassa, purchè porti un contrassegno che ne indichi la provenienza.

Art. 4.

Il carteggio ufficiale scambiato tra uffici statali, le cui spese siano a totale carico del bilancio dello Stato, ha corso in esenzione di tassa per l'affrancatura ordinaria alle condizioni che saranno determinate pei singoli uffici con decreti Reali. Quando il carteggio ufficiale predetto venga inviato per espresso, in raccomandazione od in assicurazione, è sottoposto, mediante applicazione di francobolli, soltanto al pagamento dei relativi diritti fissi, rispettivamente di espresso, di raccomandazione e di assicurazione.

Art. 5.

L'esenzione dalle tasse postali concessa ad Enti, Corpi ed Istituti, le cui spese non siano a totale carico dell'erario, è revocata anche se data in virtù di decreti o di leggi speciali.

Il ministro delle poste e dei telegrafi, su richiesta degli Enti, Corpi od Istituti, che godono attualmente la esenzione predetta sentito il parere del Consiglio di amministrazione, fissa un canone annuo globale da corrispondersi a quote trimestrali anticipate per la tassa di affrancatura del carteggio spedito in via ordinaria, negli stessi limiti e con le modalità ora in vigore per l'inoltro in esenzione.

La misura del canone è commisurata, a giudizio del Consiglio di amministrazione, all'importo presunto dell'affrancatura ordi-

naria ed è soggetta a revisione, su richiesta degli interessati ed anche del Ministero delle poste e dei telegrafi.

Art. 6.

Per il pagamento delle tasse dei telegrammi di Stato di cui all'art. 2 e delle tasse postali di cui all'art. 4 sono inscritti, con decreto del ministro del tesoro, i fondi necessari negli stati di previsione delle spese nei singoli Ministeri.

Art. 7.

Nulla è innovato nelle disposizoni contenute nell'articolo 54 del testo unico delle leggi postali approvate con R. decreto 24 dicembre 1899, n. 501, riguardante la franchigia postale per il carteggio Reale, nonchè nelle disposizioni dell'art. 12 della legge 13 maggio 1871, n. 214, sulle prerogative del Sommo Pontefice e della Santa Sede.

Art. 8.

Le disposizioni dell'art. 2 del presente decreto entrano in vigore il 1° gennaio 1922; quelle degli articoli 4 e 5 il 1° marzo 1922, meno per il carteggio degli Istituti ed Enti che si propongono senza fine di lucro, la diffsione della coltura e della educazione popolare, nei cui riguardi l'art. 5 entra in vigore il 1° luglio 1922. Le disposizioni predette annullano quelle di tutte le leggi e di tutti i decreti precedenti.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a San Rossore, addì 16 novembre 1921.

VITTORIO EMANUELE.

BONOMI — GIUFFRIDA — DE NAVA — RODINÒ.

Visto, *Il guardasigilli*: RODINÒ.

REGIO DECRETO-LEGGE 24 *novembre* 1921, *n.* 1785; *che dà facoltà all'Amministrazione delle ferrovie dello Stato di stabilire norme speciali circa il trasporto dei fanciulli sulle ferrovie medesime in servizio diretto internazionale* (1).

VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA.

Viste le tariffe e condizioni valevoli per i trasporti sulle linee ferroviarie esercitate dallo Stato;

Visti gli articoli 39 e 62, ultimo capoverso, della legge 7 luglio 1907, n. 429, modificata con R. decreto 28 giugno 1912, n. 728;

Visto il decreto Luogotenenziale 12 settembre 1915, n. 1888;

Sentito il Consiglio di amministrazione delle ferrovie dello Stato;

Sentito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta del Nostro ministro segretario di Stato per i lavori pubblici di concerto con quelli del tesoro, dell'agricoltura dell'industria e commercio;

Abbiamo decretato e decretiamo

Articolo unico.

L'Amministrazione delle ferrovie dello Stato ha la facoltà di stabilire nei servizi diretti internazionali per viaggiatori che il limite di età per il trasporto gratuito dei ragazzi sia esteso fino ai quattro anni e il trasporto a metà prezzo fino ai dieci anni, che la validità del biglietto sul percorso italiano sia unicamente limitata da quella complessiva del biglietto stesso, che entro i limiti della suddetta validità complessiva nessuna ulteriore limitazione sia fatta in quanto al numero e alla durata delle fermate nelle stazioni comprese nell'itinerario, che nessuna formalità sia

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 20 dicembre 1921, n. 297.

richiesta al viaggiatore per l'uso delle fermate e per l'utilizzazione in genere dei tagliandi.

Il presente decreto dopo l'anno di esperimento, quando non venga revocato, sarà ai sensi dell'art. 39 della legge 7 luglio 1907, n. 429, presentato al Parlamento per essere convertito in legge continuando intanto ad avere effetto.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 24 novembre 1921.

VITTORIO EMANUELE.

BONOMI — MICHELI — MAURI — DE NAVA
BELOTTI.

Visto, *Il guardasigilli*: RODINÒ.

REGIO DECRETO LEGGE 15 *dicembre* 1921, *n.* 1857, *che sopprime gli aumenti per i viaggi domenicali sulle ferrovie dello Stato, di cui all'art.* 4 *del regio decreto-legge* 8 *aprile* 1920, *n.* 410 *ed al regio decreto-legge* 7 *settembre* 1920, *n.* 1299 (1).

VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA.

Viste le tariffe e condizioni valevoli per i trasporti sulle linee ferroviarie esercitate dallo Stato;

Visto l'ultimo capoverso dell'art. 62 della legge 7 luglio 1907, n. 429, modificato con Regio Decreto 26 giugno 1919, n. 728;

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 28 dicembre 1921, n. 304.

Visto l'art. 4 del Regio Decreto legge 8 aprile 1920. n. 410;

Visto il Regio Decreto legge 7 settembre 1920, n. 1299;

Sentito il Consiglio d'Amministrazione delle ferrovie dello Stato;

Udito il Consiglio dei Ministri;

Sulla proposta del Nostro Ministro Segretario di Stato per i lavori pubblici di concerto con quello del Tesoro dell'Industria e del Commercio;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

Sono soppressi gli aumenti sui prezzi dei biglietti per viaggi domenicali sulle Ferrovie dello Stato di cui all'art. 4 del R. Decreto legge 8 aprile 1920, n. 410 ed al R. Decreto legge 7 settembre 1920 n. 1299.

Nulla è innovato nei riguardi dell'applicazione delle quote addizionali festive alle ferrovie esercitate dall'industria privata, alle tramvie a trazione meccanica ed alle linee di navigazione interna con battello a motore.

Art. 2.

Il presente decreto sarà presentato al Parlamento per essere convertito in legge.

Art. 3.

Il presente Decreto entrerà in vigore dalla domenica successiva al giorno della sua pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale*.

Ordiniamo che il presente Decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 15 dicembre 1921.

VITTORIO EMANUELE.

BONOMI MICHELI — DE NAVA — BELOTTI.

Visto, *il Guardasigilli*: RODINÒ.

DECRETO MINISTERIALE 1° *dicembre* 1921 *che fissa agli effetti della tassazione dei trasporti dei viaggiatori e delle merci la lunghezza del tronco Girgenti-Naro della linea a scartamento ridotto Girgenti-Favara-Naro-Licata.*

—

IL MINISTRO

SEGRETARIO DI STATO PEI LAVORI PUBBLICI

Visto l'art. 13 della legge 7 luglio 1907, n. 429;

Vista la deliberazione presa dal Consiglio di amministrazione delle ferrovie dello Stato nell'adunanza del 13 aprile 1912, relativa al computo delle distanze tassabili per tronchi con dentiera delle Ferrovie complementari sicule;

Visto il proprio decreto 4 maggio 1921;

Su proposta del Direttore generale delle ferrovie dello Stato;

DECRETA:

Agli effetti della tassazione dei trasporti dei viaggiatori e delle merci la lunghezza del tronco Girgenti Bivio Margonia della linea a scartamento ridotto Girgenti-Favara-Naro-Licata è fissata dalla seguente tabella polimetrica:

Margonia				
10	Deli			
13	4	Zolfare Deli		
23	13	10	Favara	
34	25	21	12	**Girgenti**

Roma, 1° dicembre 1921.

Il Ministro: MICHELI.

DECRETO MINISTERIALE 5 *dicembre* 1921 *circa l'assegnazione dei contributi statali per la costruzione di case popolari ed economiche* (1).

IL MINISTRO
PER L'INDUSTRIA ED IL COMMERCIO
DI CONCERTO COL MINISTRO DEL TESORO

Constatata la necessità di provvedere con la maggiore sollecitudine, e, in quanto possibile, contemporaneamente nelle varie regioni del Regno alle operazioni di finanziamento per la costruzione di case popolari ed economiche, allo scopo di fronteggiare la disoccupazione e soddisfare le più impellenti esigenze edilizie;

Considerato che i fini anzidetti non si potrebbero raggiungere se il finanziamento fosse subordinato ad esaurienti istruttorie tecnico amministrative inevitabilmente lunghe per l'insufficienza dei mezzi di cui dispone l'Amministrazione, e contrastanti con gli urgenti bisogni del momento;

Considerato che provvedimenti di carattere immediato non sono incompatibili con le necessarie cautele a garanzia delle operazioni, le quali potranno avere la loro definitiva sistemazione anche dopo decretata l'assegnazione del contributo governativo:

Considerata l'opportunità di emanare norme di carattere generale in armonia alle esposte premesse:

Veduto il R. decreto 8 novembre 1921, n. 1636, in esecuzione dell'art. 32 della legge 20 agosto 1921, n. 1177, per quanto concerne l'assegnazione dei contributi statali per l'edilizia popolare;

Sentito il Consiglio interministeriale pel finanziamento delle imprese edilizie;

DETERMINA:

Art. 1.

Sulla base della tabella nominativa di assegnazione dei contributi statali per mutui edilizi, allegata al R. decreto 8 novem-

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 19 dicembre 1921, n. 296.

bre 1921, n. 1636, si provvederà con unico decreto per ogni regione all'assegnazione dei contributi a favore dei Comuni, delle provincie, degli Istituti autonomi e delle cooperative legalmente costituite alla data del 15 novembre 1921, che abbiano presentato domanda a norma di legge. Non saranno prese in considerazione le domande delle cooperative che alla data predetta non abbiano presentati i progetti delle costruzioni.

Con separato decreto si provvederà per quegli Enti che, eventualmente non possono rientrare nel decreto generale.

Art. 2.

Allo scopo di fronteggiare ogni eventuale evenienza, sul contingente regionale indicato nella tabella predetta potrà essere accantonata una riserva prudenziale.

Art. 3.

Gli enti costruttori compresi nel decreto di assegnazione del contributo, che non abbiano ancora riportato sui propri progetti il visto di approvazione da parte dell'Ufficio tecnico delle case popolari presso il Ministero d'industria e commercio, non potranno assumere impegno per acquisto di aree o per l'inizio delle costruzioni senza il visto predetto, ma frattanto potranno valersi del decreto di assegnazione per trattative di carattere preliminare.

Qualunque omissione che si riscontri a carico degli Enti predetti dovrà essere riparata nei modi e termini che saranno prescritti dal Ministero di Industria e commercio.

Art. 4.

Le domande per le nuove costruzioni da parte di Cooperative che abbiano già avuto un finanziamento saranno prese in considerazione sommando l'importo richiesto con quello ottenuto ed operando sulla somma riduzioni analoghe a quelle applicabili alle altre cooperative che abbiano già avuto finanziamento per mutui superiori a 15 miloni.

Art. 5.

Il presente decreto sarà registrato alla Corte dei conti e sarà pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* del Regno.

Roma, 5 dicembre 1921.

Il ministro per l'industria e il commercio
BELOTTI.

Il ministro del tesoro
DE NAVA.

DECRETO MINISTERIALE 16 *dicembre* 1921, *relativo alla nomina di un membro della Commissione per l'esame delle vie di comunicazione fra l'Italia e la Svizzera.*

IL MINISTRO
SEGRETARIO DI STATO PEI LAVORI PUBBLICI

Visto il decreto ministeriale 29 giugno 1921, col quale è stata istituita una Commissione per prendere in esame il problema delle vie di comunicazione internazionali fra l'Italia e la Svizzere:

DECRETA:

Il comm. Zaccaria OBERTI, Presidente della Camera di Commercio e Industria di Genova, è chiamato a far parte della Commissione istituita col suddetto decreto 29 giugno 1921.

Roma, 16 dicembre 1921.

Il Ministro: MICHELI.

Ordine di servizio N. 196.

Apertura all'esercizio del tronco di ferrovia Favara-Margonia, cambiamento di nome della fermata di Bivio Margonia ed estensione di servizio nella stazione di Favara della linea a scartamento ridotto Girgenti-Margonia-Licata.

Il giorno 30 dicembre 1921 si aprirà all'esercizio il tronco di ferrovia Favara-Margonia della linea a scartamento ridotto Girgenti-Margonia-Licata e sarà esercitato dall'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato, venendo compresa nella rete delle Ferrovie Secondarie (Gruppo Sicilia).

Dal giorno stesso la fermata di Bivio Margonia prenderà nome di stazione di Margonia con le attuali abilitazioni di servizio e la stazione di Favara, aperta all'esercizio come da O. S. 63-1921 sarà abilitata a tutti i servizi, rimanendo soppressa la limitazione di cui al punto X del suddetto O. S. 63-1921.

1° Descrizione del tronco.

Il tronco Favara-Margonia comincia dalla stazione di Favara del tronco in esercizio Girgenti-Favara e termina alla stazione di Margonia, dove si allaccia ai tronchi in esercizio Canicatti Margonia e Margonia-Licata.

E' a scartamento ridotto con binario della larghezza di metri 0,95.

La sua lunghezza è di m. 14.232,63 fra l'asse del F. V. della stazione di Favara e quello della stazione di Margonia.

Fra le suddette località trovansi la stazione di Zolfare Deli e la fermata di Deli.

Le distanze parziali fra gli assi dei F. V. della stazione di Favara, della stazione di Zolfare Deli, della fermata di Deli e della stazione di Margonia sono rispettivamente di m. 6.313,49; m. 1.386,33; m. 6.532,81. Fra le progressive km. 11.307,36 e

12.798,20; km. 14.374,04 e 15.406,31; km. 16.568,31 e 18.031,66 il tronco oltre il binario ordinaria, è armato con rotaia centrale dentata sistema Strub.

Nei tratti ad armamento ordinario la massima pendenza è del 25 per mille e nei tratti a dentiera la pendenza massima è del 75 per mille.

Il raggio minimo delle curve è di m. 100.

Vi sono n. 65 opere d'arte, le più importanti sono:

viadotto a 3 luci di m. 8 ciascuno alla progressiva km. 9.246,70 sul vallone Cecchillo;

ponte viadotto a 3 luci, la centrale di m. 20 e le laterali di m. 10 ciascuno alla progressiva km. 12.924,72 sul torrente Lacono;

viadotto a 3 luci di m. 10 ciascuna alla progressiva km. 14.326,44 sul vallone Lupo;

ponte viadotto a 9 luci di m. 10 ciascuna alla progressiva km. 16.553,11 sul fiume Naro.

Vi sono due gallerie, quella di Stefano fra i km. 12.272,87 e 12.440,19 e quella di Deli fra i km. 14.999,69 e 15.396,25.

Nel tronco vi sono 7 case cantoniere doppie, 3 semplici, 19 passaggi a livello aperti e muniti di tabelle di avviso ed uno privato chiuso.

Circuito telefonico allacciato con le stazioni da Girgenti a Naro.

2° Descrizione della stazione e fermata.

Stazione di Zolfare Deli. — Stazione con F. V. con annesso magazzino merci al km. 14.099,93 a destra asse. Ha due binari della lunghezza di m. 301 fra le giunzioni degli scambi estremi, piano caricatore scoperto con carico di fianco, due piattaforme girevoli del diametro di m. 4,50 per giro locomotive, due colonne idrauliche ed un rifornitore in cemento armato della capacità di metri cubi 25.

Fermata di Deli. — E' costituita da una casa cantoniera doppia al km. 15.486,26.

3° DIPENDENZA.

All'esercizio del tronco provvede sotto la dipendenza del Capo Compartimento di Palermo, il Capo dell'Esercizio delle Ferrovie Secondarie (Gruppo Sicilia) con le norme stabilite dall'O. S. 175-1911 e dall'O. G. 3-1915.

Per il servizio sanitario il tronco dipende dall'Ufficio Sanitario Compartimentale di Palermo.

Per le forniture di magazzino il tronco apparterrà al gruppo 20° (Ferrovie Secondarie gruppo Sicilia) della circoscrizione dei Magazzini di Approvvigionamento di cui O. S. 392-1914.

4° ESERCIZIO.

L'esercizio del tronco verrà fatto in base agli appositi regolamenti ed istruzioni per le linee secondarie a scartamento ridotto di cui gli O. S. 323-1915 e 19-1916.

5° SERVIZI AI QUALI SONO ABILITATE LA STAZIONE E FERMATA.

La stazione di Zolfare Deli sarà abilitata a tutti i servizi.

La fermata di Deli sarà abilitata al servizio viaggiatori, bagagli e cani, come fermata facoltativa. Il servizio dei bagagli sarà limitato a colli di peso di kg. 50 ciascuno e la fermata sarà esercitata in base agli art. 25 e 31 delle norme per il servizio contabile delle gestioni viaggiatori, bagagli e cani pubblicate con l'O. S. 160-1909 e modificate dall'O. S. 179-1912.

Incaricata della scritturazione dei biglietti, bagagli e del versamento è la stazione di *Zolfare Deli*.

I trasporti in servizio locale e quelli da oltre e per oltre le stazioni di allacciamento con la rete principale saranno effettuati in base alle norme dell'allegato *C* all'O. S. 249-1912 ed alle condizioni e norme delle vigenti tariffe compresi gli aumenti e l'addizionale in vigore.

6° Distanze — Pubblicazioni.

Le distanze chilometriche tassabili fra le località della linea Girgenti-Margonia risultano dall'allegato *B* al presente ordine di servizio. (1)

Le quote per il computo dei prezzi dei biglietti di corsa semplice da oltre e per oltre le stazioni di allacciamento con la rete principale sono quelle indicate nell'unito allegato *C*.

I prezzi dei biglietti in vendita da e per la fermata di Deli sono:

		1ª classe		3ª classe
da Deli	Licata	L. 17.50	—	L. 7,10
	Scifitelli	» » 15,80		» » 6,50
	Torre di Gaffe	» » 14,60		» » 6 —
	Palma Montechiaro	» » 10,60		» » 4.55
	Girgenti	» » 8,20		» » 3,20
	Canicattì	» » 7,75		» » 2,95
	Camastra	» » 5,70		» » 2,30
	Molinazzo	» » 5,35		» » 2,20
	Favara	» » 4,90		» » 2 —
	Naro	» » 4,50		» » 1,80
	Margonia	» » 3,40		» » 1,60
	Zolfare Deli	» » 1,70		» » 1 —

a tali prezzi dovrà aggiungersi l'addizionale in vigore.

7° Contabilità delle stazioni.

Valgono le norme in vigore sulla rete principale, emanate cogli ordini di servizio n. 160/1909; 170, 171, 174, 191, 379 e 401 del 1913; circolare 66/1913; ordine di servizio n. 26/1920.

---

(1) Nell'allegato *A* al presente ordine di servizio sono riportate le aggiunte e variazioni da introdursi nelle vigenti pubblicazioni.

I prodotti relativi al nuovo tronco Favara-Margonia saranno versati con una unica distinta R. 99 insieme con quelli della rete principale.

La stazione di Zolfara Deli e la fermata di Deli dovranno compilare per i trasporti destinati oltre le stazioni di Girgenti, Canicatti, Licata sulla linea a scartamento normale, separati riassunti delle spedizioni a G. V. e a P. V. e così pure separati riassunti degli arrivi per le provenienze da stazioni delle linee a scartamento normale.

La stazione di Zolfare Deli e la fermata di Deli effettueranno il versamento alla Cassa Compartimentale di Palermo ogni due giorni e devono iscriversi nell'elenco annesso all'ordine di servizio n. 184/1913 con l'indicazione della periodicità di cui alla lettera *B*.

8° Orari e composizione dei treni

Sul tronco Girgenti-Favara-Margonia saranno attivate giornalmente due coppie di treni viaggiatori come proseguimento da e per Licata.

I treni saranno composti di carrozze con posti di 1ª e 3ª classe.

I veicoli viaggiatori cono muniti di freno completo a vuoto ed illuminati a luce elettrica.

9° Carte di libera circolazione.

Tutte le carte di libera circolazione che comprendono la stazione di Girgenti ed il tronco Naro-Margonia dovranno per l'anno in corso ritenersi valide anche per il tratto Margonia-Favara.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *e* 22.

Allegato **A** *all'ordine di servizio N. 196-1921.*

Nel « Prontuario generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della rete dello Stato » (edizione giugno 1914) devesi:

— a pag. 29 di contro al nome della stazione di Girgenti aggiungere, nella colonna 5, il numero 134;

— a piè della pagina stessa modificare la nota (m) nel modo seguente:

« (m) Stazione di transito con la linea complementare a scartamento ridotto Girgenti-Margonia-Licata ».

— a piè della pagina 32 modificare la nota (h) nel modo seguente:

« (h) stazione di transito con la linea complementare a scartamento ridotto Girgenti-Margonia-Licata ».

— nella carta delle ferrovie dello Stato e nell'indice grafico tracciare il nuovo tronco Favara-Margonia;

— a pag. 102, a piè della tabella (122) Siracusa-Licata modificare la nota (2) nel modo seguente: « (2) Punto di diramazione per le stazioni verso Canicatti e per la linea complementare a scartamento ridotto Girgenti-Margonia-Licata »,

— a pag. 103, a piè della tabella (125) Porto Empedocle-Palermo modificare la nota (4) nel modo seguente:

« (4) Punto di diramazione per la linea complementare a scartamento ridotto Girgenti-Margonia-Licata ».

— a piè della tabella (126) Canicatti-Licata modificare la nota (2) nel modo seguente « (2) Punto di diramazione per le stazioni verso Siracusa e per la linea complementare a scartamento ridotto Girgenti-Margonia-Licata ».

— a pag. 104 sostituire la tabella (134) Naro-Palma-Licata con quella (134) Girgenti-Margonia-Licata di cui all'allegato *B*, e annullare quella (140) Girgenti-Naro,

Nel « Prontuario dei servizi cumulativi e di corrispondenza » (edizione 1 aprile 1915) devesi:

— a pag. 3 alle linee complementari sicule a scartamento ridotto modificare il nome della linea « Girgenti-Naro » in « Girgenti Margonia-Licata » e quello della linea « Canicatti-Naro-Palma-Licata in « Margonia-Canicatti ».

— a pag. 8 cancellare il nome di Bivio Margonia e la relativa indicazione della pagina 28;

— a pag. 10 fra i nomi di « Decima » e « Depupo Castronuovo » inserire il nome di « Deli » con l'indicazione della pag. 28:

— a pag. 12 fra i nomi di « Marciana Marina » e « Mariano Comense », trascrivere il nome di « Margonia » con l'indicazione della pag. 28:

— a pag. 18 dopo il nome di « Zogno » trascrivere il nome di « Zolfare Deli » con l'indicazione della pagina 29;

— a pag. 28 alle linee complementari sicule modificare il nome della linea « Girgenti-Naro » in « Girgenti-Margonia-Licata » e quello della linea « Canicatti-Naro-Palma-Licata » in « Margonia-Canicatti »;

Segue *Allegato* **A** *all'ordine di servizio N. 196-1921.*

— cancellare il nome della casa cantoniera di « Bivio Margonia » e le relative indicazioni;

— fra i nomi di « Contuberna » e « Depupo Castronovo « inserire:

// Deli (casa cantoniera) / Girgenti-Margonia-Licata / — / 23 / — / — / — / 57 / 25 / / / / — / — / — / — / — / — / — / — / — / — / — / — / — //

— di contro al nome della stazione di Favara modificare le indicazioni nel modo seguente:

// Favara / Girgenti-Margonia-Licata / — / 36 / — / — / — / 70 / 12 / / / G / A / P / V.B. / / — / — / F / — / — / — / — / — //

— dopo il nome della stazione di Lercara alta trascrivere:

// Margonia / Girgenti-Margonia-Lieata / — / 13 / — / — / — / 48 / 34 / / / / — / — / — / / — / — / — / — / — / — / — / — / — //

— a pag. 29 dopo il nome della stazione di Valguarnera trascrivere:

// Zolfare Deli / Girgenti-Margonia-Licata / — / 26 / — / — / — / 61 / 21 / / / G / A / / P / V.B. / — / — / F / — / — / — / — / — //

— modificare inoltre nel modo seguente le indicazioni risultanti per le sottoindicate stazioni e case cantoniere:

// Camastra / Girgenti-Margonia-Licata / — / 20 / — / — / — / 41 / 41 / / / G / A / P / / V B. / — / — / F / — / — / — / — / S //

/ Molinazzo (casa cantoniera) / Margonia-Canicatti / — / 8 / — / — / — / 53 / 39 / / / / — / — / — / — / — / — / — / — / — / — / — / — / — //

// Naro / Girgenti-Margonia-Licata / — / 15 / — / — / — / 46 / 36 / / / G / A / P / V.B. / / — / — / F / 1 / 6 / 1 / 22 / S //

// Palma-Montechiaro / Girgenti-Margonia-Licata / — / 36 / — / — / — / 25 / 57 / / / / G / A / P / V.B / — / — / F / — / — / 1 / 22 / S //

// Scifitelli (casa cantoniera) / Girgenti-Margonia-Licata / — / 55 / — / — / — / 7 / 76 / / / / — / — / — / — / — / — / — / — / — / — / — / — / — //

// Torre di Gaffe / Girgenti-Margonia-Licata / — / 50 / — / — / — / 11 / 71 / / / G / A / / P / V.B. / — / — / F / — / — / — / — / S //

Nella « Prefazione generale dell'orario generale di servizio » (edizione Marzo 1921) devesi:

— a pag. 9 cancellare il nome della località di Bivio Margonia e le relative indicazioni;

— a pag. 10 fra i nomi delle località di Delebio e Delia inserire « / Deli LB / FSS / unico / »;

— a pag. 12 fra i nomi delle località di Margherita di Savoia e Margreid-Kurtatsch inserire « / Margonia LB / FSS / unico / »;

Segue *Allegato* **A** *all'ordine di servizio N. 196-1921.*

a pag. 17 fra i nomi delle località di Zoagli e Zollini inserire « /**Zolfare Deli**/FSS/unico/ »;

Nell'elenco delle stazioni che partecipano alle tariffe speciali v. 1 e 11 G. V. in servizio cumulativo ferroviario marittimo» (edizione 1 maggio 1915) a pag. 47 dopo il nome di Zappulla devesi aggiungere « /**Zolfare Deli** /3/3/2/ ».

Nel fascicolo delle distanze chilometriche da valore per la tassazione dei trasporti in servizio diretto ferroviario marittimo» (edizione 17 febbraio 1916) a pag. 73 dopo il nome di Zappulla devesi aggiungere:

// Zolfare Deli (1) / Girgenti	135 21 *	142 21 *

Con l'occasione si trascrivono qui appresso le denominazioni attuali delle altre linee a scartamento ridotto delle Ferrovie Secondarie (Gruppo Sicilia), le quali sostituiscono quelle risultanti nel Prontuario Generale delle distanze chilometriche.

Nell'allegato *B* sono inoltre riportate le tabelle polimetriche (133) **Margonia-Canicatti** e (139) Filaga-Palazzo Adriano, le quali sostituiscono rispettivamente quelle (133) Naro-Canicatti e (139) Lercara bassa-Filaga-Palazzo Adriano risultanti a pag. 104 del predetto Prontuario generale.

Denominazioni attuali	*Denominazione risultante a pag. 104 del Prontuario Generale.*
Castelvetrano - Partanna - Gibellina - Ribera.	Castelvetrano - S. Carlo - Bivio Sciacca.
Castelvetrano - Menfi - Sciacca.	Castelvetrano - Menfi - Sciacca.
Lercara bassa - Filaga - Cianciana - Magazzolo.	Lercara bassa - Bivona - Cianciana - Magazzolo.
Filaga - Palazzo Adriano.	Lercara bassa - Filaga - Palazzo Adriano.
Ribera - Magazzolo - Porto Empedocle.	Bivio Sciacca - Ribera - Magazzolo - Porto Empedocle.
Margonia – Canicatti.	Naro - Canicatti.
Dittaino - Cavalcatore - Leonforte.	Dittaino - Leonforte.
Dittaino - Valguarnera - Piazza Armerina.	Dittaino - Piazza Armerina

Diversamente da quanto è stato praticato finora, dalla pubblicazione del presente ordine di servizio, i prezzi dei biglietti a tariffa ordinaria, ridotti del 25 %, interessanti esclusivamente una o più delle linee secondarie (Gruppo

Segue Allegato **A** *all'ordine di servizio N. 191 1921.*

Sicilia) dovranno essere computati sulla distanza complessiva. Le stazioni e gli uffici interessati riceveranno dal Controllo viaggiatori e bagagli di Firenze una pagina indicante i prezzi dei biglietti pei viaggi a tariffa ordinaria, treni omnibus, ridotti del 25 %, fino a 120 chilòmetri da applicarsi sulle linee suddette. Tale pagina annulla e sostituisce quella 105 del Prontuario dei prezzi fatti pel trasporto dei viaggiatori in vigore dal 16 novembre 1920.

Nell'unito prospetto allegato C, si indicano le quote afferenti al percorso delle secondarie da computarsi nella formazione dei prezzi dei biglietti di corsa semplice a tariffa ordinaria da oltre e per oltre le stazioni di allacciamento con la rete principale. Tale prospetto annulla e sostituisce quello allegato (foglio 4°) al punto 329 del Bollettino Commerciale n. 27 dell'11 novembre 1920.

Allegato **B** *all'ordine di servizio N. 196–1921.*

(134) GIRGENTI - MARGONIA - LICATA.

Girgenti										
12	Favara									
21	10	Zolfare Deli								
25	13	4	Deli							
34	23	13	10	**Margonia**						
36	25	15	12	2	Naro					
41	29	20	16	7	5	Camastra				
57	46	36	33	23	21	17	Palma Montechiaro			
71	60	50	47	37	35	31	14	Torre di Gaffe		
76	64	55	51	42	46	35	19	5	*Scifitelli*	
82	70	61	57	48	46	41	25	11	7	**Licata**

(133) MARGONIA-CANICATTI

Margonia		
5	*Molinazzo*	
13	8	**Canicatti**

(139) FILAGA-PALAZZO-ADRIANO

Filaga			
5	Prizzi		
18	13	*Sosio*	
23	18	5	**Palazzo Adriano**

Allegato **C** *all'ordine di servizio N. 196-1921.*

Quote afferenti ai percorsi sulle linee complementari della Sicilia da computarsi nella formazione dei prezzi dei biglietti a tariffa ordinaria in servizio diretto con le stazioni della rete principale di Stato.

PERCORRENZE		Quote ferrovie complementari	
da	a	1ª classe	3ª classe
Canicatti	Camastra	6.80	2.70
»	Deli	7.75	2.95
»	Favara	11.50	4.85
»	Girgenti	14.60	6.—
»	Licata	18.70	7.45
»	Margonia	4.90	2.—
»	Molinazzo	2.90	1.40
»	Naro	5.35	2.20
»	Palma M.	11.50	4.85
»	Scifitelli	16.90	6.85
»	Torre di Gaffe	15.40	6.30
»	Zolfare Deli	8.60	3.35
Castelvetrano	Capo S. Marco	13.50	5.65
»	Gibellina	8.60	3.35
»	Latonnie	3.40	1.60
»	Menfi	9.40	4.15
»	Partanna	4.30	1.70
»	Porto Palo	7.75	2.95

N. B. — I prezzi suindicati valgono pel servizio locale, pel servizio diretto fra le suddette linee e le stazioni della rete principale i detti prezzi debbono essere depurati del diritto speciale che verrà poi computato una sola volta sul prezzo complessivo ed in relazione al medesimo.

Segue *Allegato* C *all'ordine di servizio N. 196-1921.*

PERCORRENZE		Quote ferrovie complementari	
da	a	1ª classe	2ª classe
Castelvetrano	Rampinzeri	6.55	2.60
»	S. Ninfa	5.95	2.40
»	Sciacca	15.40	6.30
»	Selinunte	5.10	2.10
Dittaino	Assoro	7.75	2.95
»	Bellia	13.50	5.65
»	Cavalcatore	4.30	1.70
»	Floristella	9.40	4.15
»	Grottacalda	10.—	4.35
»	Mulinello	2.90	1.40
»	Piazza Armerina	14.—	5.80
»	Ronza	11.70	4.90
»	Valguarnera	7.75	2.95
Girgenti	Camastra	12.90	5.40
»	Canicattì	14.60	6.—
»	Deli	8.20	3.20
»	Favara	4.50	1.80
»	Licata	24.70	9.70
»	Margonia	10.90	4.65
»	Molinazzo	12.30	5.20
»	Naro	11.50	4.85
»	Palma M.	17.50	7.10
»	Scifitelli	23.—	9.10

Segue *Allegato* **C** *all'ordine di servizio N. 196-1921.*

PERCORRENZE		Quoto ferrovie complementari	
da	a	1ª classe	3ª classe
Girgenti	Torre di Gaffe	21.55	8.55
»	Zolfare Deli	7.15	2.75
Lercara Bassa	Contuberna	11.70	4.90
»	Depupo C.	6.30	2.45
»	Filaga	9.40	4.15
»	Lercara alta	2.90	1.40
»	Palazzo Adriano.	16.—	6.60
»	Prizzi	10.90	4.65
»	S. Luca	5.70	2.30
»	Sosio	14.60	6.—
Licata	Camastra	12.90	5.40
»	Canicatti	18.70	7.45
»	Deli	17.50	7.10
»	Favara	21.20	8.45
»	Girgenti	24.70	9.70
»	Margonia	14.95	6.10
»	Molinazzo	16.40	6.70
»	Naro	14.35	5.90
»	Palma M.	8.20	3.20
»	Scifitelli	2.60	1.30
»	Torre di Gaffe	4.30	1.70
»	Zolfare Deli	18.70	7.45

Segue *Allegato* **C** *all'ordine di servizio N. 196–1921.*

PERCORRENZE		Quote ferrovie complementari	
da	a	1ª classe	3ª classe
Porto Empedocle stazione.	Balata	15.40	6.30
»	Cattolica E.	10.60	4.55
»	Cianciana	21.55	8.55
»	Magazzolo	14.35	5.90
»	Montallegro	8.60	3.35
»	Porto Empedocle C.	1.10	0.80
»	Punta Piccola	2.—	1.10
»	Quattro Finaite	18.10	7.30
»	Realmonte	3.20	1.50
»	Ribera	16.—	6.60
»	Siculiana	5.10	2.10
»	Siculiana M.	5.95	2.40

Ordine di servizio N. 197.

Circoscrizione dei Riparti d'Ispezione Materiale e Trazione.

(Vedi ordine di servizio n. 124-1920).

Essendo state approvate alcune variazioni alle circoscrizioni dei riparti materiale e trazione, si comunicano le modificazioni che in conseguenza debbono essere apportate con decorrenza 15 gennaio 1922 al prospetto di dette circoscrizioni allegate all'ordine di servizio n. 124-1920.

DIVISIONE	Riparto		Deposito con dotazione di locomotive	Squadre Rialzo	Limite circoscrizioni
	N.	Sede			
MILANO	I	Milano	Milano C. Milano S. Milano L.	Chiasso	Milano C.–Monza (i) Chiasso. Como–Como Lago. Milano–Piacenza (e). Stazioni di Milano linee di cintura e raccordi.
	II	Milano	Milano T. E.	Milano C. Milano Far Milano P. R. Milano S.	Milano C. (e)–Gallarate (e)–Porto Ceresio.
	III	Arona	Arona Gallarate	Arona Domodossola Luino	Gallarate (i) Domodossola; Vignale–Luino Oleggio–Sesto–Calende Gallarate (i) Laveno
	IV	Lecco	Lecco T. E.	Lecco	Monza (e)–Calolzio–Chiavenna; Colice–Sondrio Lecco–Albate Camerlate (e); Calolzio-Bergamo (e) Seregno (e)–Ponte S. P.
BARI	I	Bari	Bari	Bari	Bari–Barletta (e) Bari–Gioia del Colle–Spinazzola (e) Bari–Ostuni (e)
	II	Foggia	Foggia Barletta Brindisi Lecce	Foggia Brindisi Lecce	Foggia–Barletta–Spinazzola; Ofantino–Margherita di Savoia; Cerignola–Cerignola città. Lucera - Manfredonia - Foggia - Rocchetta S. A.–Potenza (e)
	IV	Brindisi			Rocchetta S. A.–Spinazzola Ostuni (i)–Otranto Nasisi (e) Brindisi Porto Zollino–Gallipoli.
PALERMO	II	Caltanissetta	Caltanissetta Licata	P. Empedocle	Roccapalumba (e)–Leonforte (e). S. Caterina–Canicatti–Aragona Caldare–P. Empedocle. Canicatti–Vittoria (i).
	III	Catania	Catania Modica	Catania C. Catania Acq.	Catania–Bicocca–Leonforte. Catania–Siracusa P. Valsavoia–Caltagirone. Siracusa–Modica–Vittoria (e). Catania C.–Catania P.

Circolare N. 47.

Trasporti in conto corrente in servizio cumulativo italiano.

(Vedi circolare n. 72-1918).

A partire dal 1° gennaio 1922, tutti i trasporti in conto corrente (del Ministero della Guerra, degli Interni, degli Approvvigionamenti e consumi, dell'Amministrazione delle privative, ecc.) *di pertinenza del servizio cumulativo italiano*, dovranno essere scritturati promiscuamente coi trasporti ordinari, in conformità di quanto stabilisce l'art. 42 delle « Norme contabili per le gestioni merci, e non più separatamente, con numerazione distinta sia in partenza che in arrivo. Di conseguenza non dovrà più compilarsi per i trasporti stessi in servizio cumulativo il riassunto speciale mod. C^{I} 429, come era stato prescritto con la Circolare 72 del 1918, che rimane pertanto abrogata.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 e 22.

Il Direttore generale
C. CROVA.